

343.0962

SOE

P 9

**PERIODE TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT
PADA PENGANGKUTAN BARANG DENGAN CONTAINER
DALAM ANGKUTAN LAUT**



Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Magister Ilmu Hukum

Pembimbing :

PROF MR DR R.SOETOJO PRAWIROHAMIDJOJO

Oleh :

SOEMADI, SH

NIM B4A001069

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2005

**PERIODE TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT
PADA PENGANGKUTAN BARANG DENGAN CONTAINER
DALAM ANGKUTAN LAUT**

Disusun oleh
SOEMADI, SH
NIM B4A001069

Dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal :

Tesis ini telah diterima
Sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Ilmu Hukum

Pembimbing

Prof Mr Dr R. Soetojo Prawirohamidjojo



Mengetahui

Prof Dr Barda Nawawi Arief, SH

NIP : 130 350 519

UPT-PUSTAK-UNDIP	
No. Daft:	3189 / T / M / H / 1
Tgl.	17 Juni 05

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Allah S.W.T atas Rahmat-Nya yang telah dilimpahkan sehingga tugas menyusun tesis ini dapat diselesaikan. Tulisan ini merupakan suatu sajian karya dari hasil penelitian yang dilakukan dalam mengikuti kuliah Program Magister Ilmu Hukum bidang kajian Hukum Ekonomi dan Teknologi.

Materi tesis ini diharapkan dapat memberikan arti sebagai Ilmu Alamiah dan ilmu Ilmiah, untuk memperkaya khasanah ilmu pengetahuan dan peningkatan kesejahteraan hidup masyarakat.

Pembahasan dan analisis hukum dalam penelitian maupun penulisan tesis ini dapat terlaksana karena adanya dukungan, bantuan dan bimbingan berbagai pihak, untuk itu ucapan terima kasih disampaikan kepada :

1. Bapak Rektor Universitas Diponegoro Semarang
2. Bapak Ketua Program Magister Ilmu Hukum yang telah memberi ijin untuk melakukan penelitian pada topik materi tesis ini.
3. Bapak Prof Dr Mr R. Soetojo Prawirohamidjojo selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dalam kegiatan penelitian dan penulisan tesis ini.
4. Bapak Ketua INSA, Asosiasi perusahaan pelayaran di Semarang dan Bapak Ketua GAFEKSI, gabungan Freight Forwarder dan Ekspedisi yang telah memberikan data dan informasi hal-hal yang sangat bermanfaat pada waktu penelitian.

5. Bapak Capt. Sunarjo Kepala Kantor Cabang PT. Djakarta Lloyd Semarang, Bapak Sujanto, S.Sos Direktur PT. Trigita Upaya Makmur, Bapak Maksudi Sudewo PT. Bajakora Transportindo, Bapak Ariwibowo Direktur PT. Arindo Jaya Mandiri, Bapak Wibisono, SE Direktur PT. Intra Veem, Bapak Rudjito, Direktur PT. Titian Megah Bahtera dan Bapak Sugiyanto Direktur PT. Sinar Sakti Indonesia yang telah memberikan ijin, kesempatan dan fasilitas dalam melakukan penelitian.
6. Istri dan anak-anak Imara, Irwan, dan Irma yang telah memberikan dukungan dan semangat dari awal hingga akhir tulisan ini.

Semoga Allah S.W.T melimpahkan Rahmat – Nya sebagai balas budi dan jasa atas amal baiknya tersebut.

Akhirnya untuk penyempurnaan tesis ini diharapkan kepada semua pihak dapat memberikan saran yang bersifat membangun.

Semarang, Februari 2005

Penyusun

Soemadi, SH

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	ix
Daftar Lampiran	x
Abstrak	ix
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Pembatasan Masalah	5
C. Permasalahan	6
D. Kerangka Pemikiran	7
1. Periode Tanggung Jawab Pengangkut dalam	
Angkutan Laut	7
2. Container	17
3. Bill of Lading.....	21
E. Tujuan	23
F. Kegunaan Penelitian	23
G. Metode Penelitian	24

1. Metode Pendekatan	24
2. Spesifikasi Penelitian	25
3. Metode Pengumpulan Data	25
4. Metode Penentuan Sampel.....	27
5. Lokasi Penelitian.....	27
6. Metode Analisis Data	27
7. Sistematika Penelitian.....	39
 BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	40
A. Periode Tanggung Jawab Pengangkut.....	40
1. Pengangkutan Barang Melalui Laut Secara Konvensional.....	40
2. System Containerisasi Angkutan Barang.....	44
3. Dry Port.....	57
4. Pengangkutan Gabungan atau Combined Transport	58
B. Hukum Nasional tentang Angkutan Laut	60
1. Umum.....	60
2. Bill of Lading.....	62
3. Tanggung Gugat dalam Perjanjian Pengangkutan....	67

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PENELITIAN

1. Periode Tanggung Jawab Pengangkut dalam Perkembangan Angkutan Laut	77
a. Menurut The Hague Rules 1924	77
b. Menurut The Hague – Visby Rules 1968	80
c. Menurut Hamburg Rules 1978	80
d. Menurut ICC Rules 1978	83
e. Menurut Multimodal Transport Rules 1980	86
2. Hukum Nasional	
a. KUH Perdata buku III tentang Perikatan	89
b. Wetboek van Koophandel	94
c. Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran	99
d. PP No. 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan	102
3. Draft RUU Jasa Ekspedisi Pengurusan Transportasi dan Angkutan Multimoda	106
4. Pengangkut	112
5. Pengapalan Barang dengan Container	115
6. Dry Port	121
7. Incoterm dan Shipping term	124
8. Studi Lapangan	132

a. Proses Pengapalan Barang dengan Container....	132
b. Wawancara	136
c. Penyebaran Questionaire.....	137

B. ANALISIS PENELITIAN

1. Periode Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Barang dengan Container.....	137
2. Peran dan Fungsi Hukum Nasional terhadap System Containerisasi.....	159

BAB IV : PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Periode Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Barang dengan Container.....	164
2. Peran Hukum Nasional sebagai Alat Pengatur pada Teknologi Combined Transport.....	165

B. SARAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Klasifikasi dan Penyebaran Pertanyaan	29
Tabel 2	Kode Data Daftar Pertanyaan	30
Tabel 3	Periode Tanggung Jawab dan tanggung gugat Pengangkut	83
Tabel 4	Perbandingan Tanggung Jawab Pengangkut dalam System Containerisasi	88
Tabel 5	Periode Tanggung Jawab Pengangkut menurut Hukum Nasional	106
Tabel 6	Jawaban Responden tentang Pengangkutan Barang secara Konvensional	146
Tabel 7	Jawaban Responden tentang System Containerisasi	148
Tabel 8	Jawaban Responden tentang Dokumen Pengangkutan	150
Tabel 9	Jawaban Responden tentang Periode Tanggung Jawab Pengangkut dalam System Containerisasi	151
Tabel 10	Jawaban Responden tentang Implementasi Dokumen Pengangkutan	153
Tabel 11	Jawaban Responden tentang Hukum Nasional dalam system Containerisasi	155
Tabel 12	Jawaban Responden tentang Ruang Lingkup The Hague Rules Dalam system Containerisasi	157

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Combined Transport Bill of Lading
- Lampiran 2 : Equipment Interchange of Receipt
- Lampiran 3 : Ijin Stack Container
- Lampiran 4 : Dokumen Pemberitahuan Export Barang (PEB)
- Lampiran 5 : Dokumen Laporan Pemeriksaan Barang
- Lampiran 6 : Dokumen Persetujuan Export
- Lampiran 7 : Invoice
- Lampiran 8 : Packing / Weight List
- Lampiran 9 : Certificate of Origin
- Lampiran 10 : Format Questionnaire
- Lampiran 11 : Surat Keterangan Melakukan Penelitian
- Lampiran 12 : Surat Penunjukan Dosen pembimbing

ABSTRACT

Soemadi, SH, Thesis. The responsibility period of a carrier for carrying containerized cargo by sea transportation. The shipment of cargo in containers is one of the most significant and exciting developments in the transportation industry. As we have known, according to ISO standard, the term container mean is an article of transport neither vehicle nor conventional packaging. Containerization replace conventional fragmented transportation system by one fully integrated system, called Multimodal Transport or Combined Transport.

Based on the above description there are two research questions to be answer :

1. how far the period of carrier's responsibility on the carriage of containerized cargo ?
2. are the national laws of transportation suitable to accommodate the technology development of Combined Transport ?

To obtain the answer about the above research question has been carried out a library and containerization research. The sample has been taken from the management and staffs of the shipping lines companies and freight forwarding companies in charge of containerization in port of Semarang. The sample were 50 persons by using purposive non random sampling, who had to answer 40 questions each.

Data were collected through interview and observation, and the quantitative analysis was applied to obtain the percentage descriptive of the answer.

Based on the research finding percentage of the answer about the responsibility period can be seen that :

- 72,4 % of the answer to indicate a good understanding about carrier's responsibility and the implementation in accordance with the common practice of containerization.
- 27,6 % of the answer to indicate a poor understanding about carrier's responsibility.

The implementation follow the common practice of containerization.

The percentage of the answer about national laws related to combined transport can be seen that :

- 58,4 % of the answer state that national laws of transportation are suitable for covering combined transport, but were not suitable for special cases.
- 41,6% of the answer state that national laws of transportation not suitable for covering combined transport arising from containerization.

The concluding of the research finding can be drawn as follows :

1. The period of carrier's responsibility falls into two categories :
 - a. on full container load shipment (FCL), the period of carrier's responsibility starts from the time when the carrier receives container at container yard of loading port up to the time when the carrier delivers container to the consignee at container yard of destination port (CY to CY), and
 - b. on less than container load shipment (LCL), the period of carrier's responsibility starts from the time when the carrier receives the cargo at container freight station of loading port up to the time when the carrier delivers the cargo to the consignee at container freight station of destination port (CFS to CFS).
2. The national laws of transportation are suitable for covering a combined transport arising from containerization as a tool of engineering, but not for special cases.

Key words : Containerization, International standardization, Combined Transport.

ABSTRAKSI

Soemadi, SH, Tesis. Periode Tanggung Jawab Pengangkut pada Pengangkutan Barang dengan Container dalam Angkutan Laut. Pengiriman barang dalam container merupakan suatu perkembangan nyata dan menarik dalam industri transportasi. Sebagaimana telah kita ketahui, menurut standard ISO, pengertian container adalah alat pengangkutan bukan kendaraan, bukan kemasan barang. Containerisasi menggantikan system transportasi yang terputus-putus dengan sistem transportasi terpadu yang disebut Multimodal Transport atau Pengangkutan Gabungan.

Berdasarkan uraian singkat tersebut, terdapat dua permasalahan yang perlu dijawab:

1. sejauh manakah periode tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan barang dengan container ?
2. apakah hukum nasional sebagai alat pengatur dapat mengakomodasikan perkembangan teknologi pengangkutan gabungan ?

Untuk memperoleh jawaban dari permasalahan tersebut telah dilakukan penelitian kepustakaan dan studi lapangan tentang containerisasi. Sample yang diambil adalah pimpinan dan staf karyawan perusahaan pelayaran dan freight forwarding yang menangani containerisasi di pelabuhan Semarang. Sample sebanyak 50 responden diambil dengan cara non random purposive sampling dengan diberikan questionnaire 40 pertanyaan setiap responden.

Hasil penelitian yang diperoleh, persentase jawaban tentang periode tanggung jawab pengangkut dapat dilihat bahwa :

- 72,4 % jawaban responden menunjukkan tingkat pemahaman yang baik terhadap periode tanggung jawab pengangkut dan penerapannya dilapangan sesuai dengan kebiasaan praktek yang dilakukan dalam containerisasi.
- 27,6 % jawaban responden menunjukkan tingkat pemahaman terhadap periode tanggung jawab pengangkut kurang baik, penerapannya dilapangan mengikuti kebiasaan praktek yang dilakukan dalam containerisasi.

Persentase jawaban tentang hukum nasional berkaitan dengan pengangkutan gabungan dapat dilihat bahwa :

- 58, 4 % jawaban responden menyatakan bahwa hukum nasional tentang pengangkutan sesuai untuk mengakomodir pengangkutan gabungan, tetapi tidak sesuai untuk hal-hal yang bersifat khusus.
- 41,6 % jawaban responden menyatakan bahwa hukum nasional tentang pengangkutan, tidak sesuai untuk mengakomodir pengangkutan gabungan yang muncul adanya containerisasi

Hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Periode tanggung jawab pengangkut terdiri dari dua kategori :
 - a. pada pengiriman barang secara full container load (FCL), periode tanggung jawab pengangkut dimulai dari saat pengangkut menerima container di container yard pelabuhan pemuatan sampai dengan saat pengangkut menyerahkan container di container yard pelabuhan tujuan (CY to CY), dan

- b. pada pengiriman barang secara less than container load (LCL), periode tanggung jawab pengangkut dimulai dari saat pengangkut menerima barang di container freight station pelabuhan pemuatan samapai dengan saat pengangkut menyerahkan barang di container freight station pelabuhan tujuan (CFS to CFS).
2. Hukum nasional tentang pengangkutan dapat mengakomodir sistem pengangkutan gabungan yang muncul adanya containerisasi dan dapat berfungsi sebagai alat pengatur, tetapi untuk hal-hal yang bersifat khusus tidak sesuai.

Kata kunci : containerisasi, standarisasi internasional, pengangkutan gabungan

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dengan adanya unitisasi dan konsolidasi muatan melalui pemanfaatan *container*, maka transportasi barang mengalami perubahan pada alat-alat transportasinya, sarana pelabuhan laut dan udara, pergudangan, jalan raya dan jembatan, kereta api dan peralatan lain yang berkaitan dengan pemanfaatan *container*.

Adanya aturan-aturan dalam konvensi Internasional tentang containerisasi, telah menuntut adanya suatu perubahan yang bersifat global pada bidang administrasi kepelabuhanan, kepabeanan, dokumen pengangkutan dan perbankan yang berkaitan dengan *Letter of Credit*.

Perubahan system transportasi yang berbasiskan *container* ini telah melahirkan pengangkutan terpadu atau pengangkutan gabungan, yaitu gabungan antara transportasi darat dan laut.

Pengangkutan gabungan atau disebut juga pengangkutan Aneka Wahana atau *Multimodal Transport* atau *Intermodal Transport*, adalah pengangkutan barang dengan menggunakan sekurang-kurangnya dua wahana angkutan yang berbeda dari suatu tempat yang terletak didalam suatu negara dimana barang diambil, kesuatu tempat yang ditentukan dinegara lain untuk penyerahan barang tersebut.

UPT-PUSTAK-UNDIP

Dua wahana angkutan yang berbeda adalah pengangkutan barang tersebut meliputi gabungan antara wahana angkutan darat dan laut, wahana angkutan darat dan udara, atau gabungan dari ketiga wahana angkutan yaitu darat, laut dan udara.

Multimodal Transport Operator atau *Combined Transport Operator* selaku *Carrier* bertanggung jawab penuh dalam pengangkutan ini sesuai dengan ketentuan pada *Combined Transport Rules*. Dengan demikian, containerisasi telah mengubah tata cara pengangkutan barang secara konvensional menjadi pengangkutan barang secara terpadu dan menuntut adanya penyeragaman secara Internasional pada dunia transportasi, kepelabuhan, kepabeanan, perbankan dan dokumen pengangkutan.

Penyeragaman secara Internasional tersebut muncul sebagai akibat adanya pengertian tentang *container* dimana dikatakan bahwa *container* merupakan alat pengangkutan dan bukan kemasan barang, meskipun di Indonesia istilah *container* diterjemahkan menjadi peti kemas.

Sebagai penjelasan atas pengertian tersebut berikut ini disampaikan beberapa sumber tentang pengertian *container* :

1. menurut *International Standard Organization, Resolution No. 804* menyebutkan bahwa " *Container is an article of transport, neither vehicle nor conventional packing* ",¹
2. menurut *Convention For Safe Container 1972* yang diselenggarakan oleh *International Maritime Organization* dimana konvensi ini sudah diratifikasi

¹ Eric Rath, *Container System*, John Wiley & Sons New York, 1973, page 50.

- oleh Pemerintah Indonesia dengan Keputusan Presiden nomor 33 tanggal 17 juli 1989 disebutkan bahwa "*container means an article of transport*"; dan
3. menurut *Custom Convention on Container 1972* yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden nomor 45 tanggal 31 Agustus 1989 disebutkan bahwa "*The term container shall means an article of transport equipment, shall not include vehicle, accessories or spare parts of vehicle or packaging*".

Oleh karena itu container bukan kemasan barang, akan tetapi merupakan alat pengangkutan, maka tanggung jawab pengangkut tentunya menjadi tidak sama dengan pengangkut barang secara konvensional atau "*non containerized cargo*".

Pada pengangkutan barang secara konvensional atau non container tanggung jawab pengangkut dimulai saat barang dikaitkan pada takal kapal dipelabuhan pemuatan dan berakhir saat barang dilepaskan dari takal kapal dipelabuhan tujuan. Ketentuan tersebut lazim disebut "*tackle to tackle*", sebagaimana ketentuan "*contract of carriage*" dalam The Hague Rules 1924.

Berdasarkan pengamatan di lapangan adanya perubahan tersebut telah menimbulkan masalah antara Pengangkut dan Pemilik barang khususnya bila terjadi kerusakan *container* yang mengakibatkan kerusakan barang yang ada didalamnya.

C. PERMASALAHAN

Sebagaimana telah diutarakan dimuka, periode tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan barang melalui laut menurut "*The Hague Rules 1924*" dimulai saat barang dimuat kedalam kapal dan berakhir saat barang dibongkar dari kapal. Ketentuan tersebut lazim dikatakan bahwa periode tanggung jawab pengangkut "*from tackle at loading port until the end tackle at discharging port*".

Container dengan nama lengkapnya *Freight Container*, menurut *ISO standard* didefinisikan sebagai alat pengangkutan bukan kendaraan dan bukan kemasan barang, merupakan salah satu wujud perkembangan teknologi transportasi yang dapat mempermudah dan mempercepat proses pengangkutan barang. Namun demikian, pengangkutan barang dengan container memunculkan persoalan antara pengirim dan pengangkut apabila terjadi kerusakan barang disaat *container* sudah diterima pengangkut, tetapi belum dinaikkan keatas kapal. Pihak pengirim barang mengklaim karena *container* sudah diterima pengangkut, maka pengangkut harus bertanggung jawab, tetapi pihak pengangkut menolak karena *container* belum dikapalkan.

Faktanya, dengan adanya containerisasi pengangkutan barang telah melahirkan system transportasi baru yaitu "*combined transport* atau *multimodal transport*", yang menuntut adanya perubahan-perubahan yang bersifat global.

Adapun permasalahannya adalah :

1. sejauh manakah Periode Tanggung Jawab Pengangkut pada pengangkutan barang dengan *Container* dalam angkutan laut ?
2. apakah hukum nasional sebagai alat pengatur dapat mengakomodasikan perkembangan teknologi pengangkutan *Combined Transport* ?

D. KERANGKA PEMIKIRAN

1. Periode Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Laut.

Periode tanggung jawab pengangkut adalah jangka waktu dimana Pengangkut bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya dimulai dari saat Pengangkut menerima barang dari Pengirim dipelabuhan pemuatan sampai dengan Pengangkut menyerahkan barang yang diangkutnya kepada Penerima dipelabuhan tujuan, sebagaimana dinyatakan dalam dokumen pengangkutan atau *Bill of Lading*.

Periode tanggung jawab tersebut sangat penting artinya bagi para pihak yang terkait dalam kegiatan pengangkutan barang yaitu Pengirim , Pengangkut dan Penerima barang.

Dengan adanya batas yang jelas tentang periode tanggung jawab, maka akan menjadi jelas pihak mana yang harus bertanggung jawab bila terjadi kerusakan / kehilangan barang.

Pada Bill of Lading yang diterbitkan oleh pengangkut untuk pengangkutan Internasional memuat “ *Paramount Clause* ” yang mengacu pada konvensi Internasional tertentu. *Paramount Clause* adalah “ *basis of contract* ” yang menyebutkan hukum apa yang akan digunakan sebagai dasar perjanjian pengangkutan. *Paramount Clause* digunakan untuk mengatasi permasalahan apabila timbul perselisihan antara pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian pengangkutan.²

Untuk pengangkutan barang lintas negara melalui laut biasanya menggunakan *paramount clause The Hague Rules 1924. The Hague – Visby Rules 1968* ataupun *The Hamburg Rules 1978*, dimana masing-masing mempunyai pandangan yang berbeda terhadap Periode Tanggung Jawab Pengangkut.

Sedangkan untuk pengangkutan barang dalam wilayah perairan nasional menggunakan *Paramount Clause Wet Boek van Kophandel*.

a. *The Hague Rules 1924*

Pada dasarnya *The Hague Rules 1924* mengatur tentang pengangkutan barang melalui laut secara “ *Port to port* ”, artinya dari pelabuhan pemuatan sampai dengan pelabuhan pembongkaran.

² Soedjono Wiwoho, *Perkembangan Hukum Transportasi serta Pengaruh dari Konvensi-Konvensi Internasional*, Liberty, Yogyakarta, 1988, hal 19.

Tanggung jawab pengangkut dimulai saat barang dimuat diatas kapal sampai dengan barang tersebut dibongkar dari kapal.

Saatnya barang dimuat diatas kapal adalah saat barang tersebut dikaitkan dengan takal kapal, dan saatnya barang dibongkar adalah saat barang dilepas dari takal kapal, sehingga dikenal dengan istilah “ *from tackle to tackle*”. Diluar jangka waktu tersebut pihak pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap keselamatan barang.

b. *The Hague Visby Rules 1968 (The Hague Rules as amended by Protocol Brussel 1968*

Diplomatic Conference on Maritime Law pada tahun 1968 memutuskan untuk mengadakan amandemen terhadap *The Hague Rules 1924*, karena dianggap sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan transportasi baru.³

Antara lain dimasukkannya *container* dalam aturan tersebut, tetapi hanya membuat batasan tentang kapan *container* dianggap merupakan satu unit muatan tersendiri dan kapan dianggap satu unit bersama sama dengan muatan didalamnya dalam hal terjadi tuntutan ganti rugi akibat kerusakan barang. Tentang batas tanggung jawab pengangkut sama sekali tidak disinggung.

³ Astle, W. E, *Bill of Lading Law*, Fairplay Publication London, 1983, page

c. ***Hamburg Rules 1978***

Oleh karena *Protocol Brussel 1968* sebagai amandemen *The Hague Rules 1924* dianggap belum memberikan solusi adanya perkembangan baru dunia transportasi laut, langkah positif diambil oleh *United Nation Convention on Trade and Development (UNCTAD)* untuk mengubah *The Hague Rules* secara mendasar.⁴

Oleh karena tempat diselenggarakannya konvensi tersebut di Hamburg, Germany, maka hasil konvensi tersebut dikenal dengan sebutan *Hamburg Rules 1978*.

Prioritas utama yang dibahas adalah legalitas International tentang *Bill of Lading* (konosemen) dilihat dari aspek ekonomi, komersial dan praktek dilapangan sesuai dengan perkembangan transportasi, antara lain ;

- 1). aturan – aturan dasar *Bill of Lading*, meliputi ;
 - a) penerapan dan Arbitrase ;
 - b). adanya pertentangan dengan hukum Nasional ;
 - c). tanggung jawab pengangkut ; dan
 - d). penyimpangan pelayaran dan keterlambatan.
- 2). standard baku dokumen pengangkutan.
- 3). kepabeanan berkaitan dengan penggunaan *Bill of Lading*.
- 4). pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan.

⁴ Soejono, Wiwoho, **Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh dari Konvensi Internasional**, Liberty, Yogyakarta, 1988, halaman 19

Periode tanggung jawab pengangkut menurut *Hamburg Rules article 4* dinyatakan sebagai berikut :

periode tanggung jawab pengangkut menurut konvensi ini meliputi periode atau jangka waktu dimulai dari saat pengangkut menerima barang dari pengirim dipelabuhan pemuatan dilanjutkan selama dalam pelayaran dan berakhir sampai dengan pengangkut menyerahkan barang kepada penerima dipelabuhan pembongkaran. Batas tanggung jawab ini lebih luas dari ketentuan *Hague Rules*, disamping itu pengangkut tetap bertanggung jawab, meskipun pengangkutan disub-kontrakkan kepada pihak lain sebagaimana sering terjadi pada *transshipment* barang sebelum tiba dipelabuhan tujuan.

d. ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document 1978

Era containerisasi telah tiba didunia transportasi, semua pihak yang berkepentingan pada bidang transportasi menyambut baik, karena containerisasi memberikan kemudahan bagi dunia perdagangan Internasional dengan fungsinya mendekatkan jarak antar negara, antara produsen dan konsumen.

Oleh karena *container* dibuat dengan tujuan dapat dioperasikan secara global disemua negara, maka containerisasi telah menuntut adanya berbagai macam penyeragaman. Penyeragaman yang dimaksudkan antara lain penyeragaman bentuk ruangan kapal, terminal pelabuhan, alat bongkar muat, *trailer*, kereta api pengangkut *container*, kekuatan jalan raya dan jembatan.

Disamping penyeragaman tersebut diatas, diperlukan juga penyeragaman pada administrasi kepelabuhanan, kepabeanan, dokumen pengangkutan atau *Bill of Lading* dan perbankan khususnya yang berhubungan dengan *Letter of Credit*.

Oleh karenanya "*International Chamber of Commerce* " untuk melegalisasi penyeragaman ini membuat aturan yang disebut "*Uniform Rules for a Combined Transport Document*" yang dikenal dengan *ICC Rules 1978*. Aturan ini ditujukan kepada pengangkutan barang melalui laut dengan menggunakan *container* yang dikenal dengan sebutan pengangkutan gabungan .

Pengangkutan gabungan adalah pengangkutan barang dengan menggunakan sekurang-kurangnya dua wahana angkutan yang berbeda dari suatu tempat yang terletak didalam

suatu negara dimana barang diambil, kesuatu tempat yang ditentukan dinegara lain untuk penyerahan barang tersebut.

Dua wahana angkutan yang berbeda adalah pengangkutan tersebut menggunakan gabungan antara wahana angkutan laut dan wahana angkutan darat, angkutan darat dan udara atau gabungan ketiga wahana angkutan tersebut.

Dalam system containerisasi angkutan barang, karena pada saat pergantian antara wahana tanpa melalui proses pembongkaran dan pemuatan kembali barang yang ada didalam *container*, maka disebut pengangkutan antar moda atau "*Intermodal Transport*" atau disebut juga "*Multimodal Transport*", karena menggunakan berbagai angkutan.

Dengan adanya pengangkutan gabungan ini, maka dokumen pengangkutan atau *Bill of Lading* yang diterbitkan oleh pengangkut atau "*carrier* " adalah "*Combined Transport Bill of Lading*" yang membuktikan adanya

suatu kontrak untuk melaksanakan pengangkutan barang-barang secara gabungan yang dihalaman mukanya tercantum suatu judul berbunyi :
"*Negotiable Combined Transport Document Issued Subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document* " (ICC publication no. 298).

Dalam *ICC Rules* tersebut dinyatakan bahwa Periode Tanggung Jawab pengangkut dimulai dari suatu tempat dimana barang diambil alih tanggung jawabnya oleh pengangkut sampai dengan kesuatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang sebagaimana dinyatakan dalam *Bill of Lading* (*ICC Rules pasal 2c*).

e. *Multimodal Transport Rules 1980*

Pada dasarnya *multimodal transport* dan *combined transport* adalah sama, yaitu system pengangkutan barang antar negara dengan menggunakan *container* melalui lebih dari satu moda angkutan tanpa melalui proses pembongkaran dan pemuatan kembali saat pergantian antar moda. Namun demikian, pada *multimodal transport* mempunyai tujuan untuk dapat memberikan pelayanan penyerahan barang tepat waktu kepada penerima barang. Untuk maksud tersebut, maka *multimodal transport operator* “memanage” bahkan memiliki semua alat-alat transportasi baik darat, laut, maupun udara, bahkan kereta api, sehingga dapat memberikan jaminan terhadap ketepatan waktu penyerahan barang.

Oleh karenanya, *Multimodal Transport* bertanggung jawab terhadap keterlambatan dari yang telah diperjanjikan sebagaimana pasal 16 *Multimodal Transport Rules* : “ *The Multimodal Transport Operator Shall be liable for loss Resulting from lost or damage of the goods, as well as from delay in delivery* ”.⁵

Pengangkutan dengan system *Multimodal Transport* ini baru dapat berkembang di Amerika Serikat karena dimungkinkan sebuah perusahaan memiliki alat angkutan darat, laut, kereta api, bahkan udara.

Contoh misalnya, perusahaan pelayaran “ *Sea Land* ” memiliki semua alat transportasi berbagai wahana (moda), bahkan kereta api dari *West Coast ke East Coast*. Dan juga DHL yang semula sebagai jasa pengiriman dokumen telah merubah diri sebagai *Multimodal Transport Operator*.

Di Indonesia dan pada umumnya negara-negara berkembang dilakukan dengan “ *Combined Transport System* ” yaitu pengangkutan gabungan dengan menggunakan jasa alat angkut dari perusahaan-perusahaan lain tanpa melepaskan tanggung jawabnya kepada perusahaan yang menjadi “ *Sub Contractornya* ”.

Jangka waktu tanggung jawab pengangkut sebagaimana dinyatakan dalam *article 14 Multimodal Transport Rules* sebagai berikut :

⁵ Kaibrian, *Use of Maritime Transport*, United Nations, 1985, page 114

The Responsibility of The Multimodal Transport Operator for the goods under this convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods :

- a) from the time he has taken over the goods from :*
 - 1) the consignor or a person acting on his behalf, or*
 - 2) an authority of other third party to Whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport.*
- b) until the time he has delivered the goods :*
 - 1) by handing over the goods to the consignee, or*
 - 2) by handing over the goods to an authority or other third party to Whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery the goods must be handed over.*

f. Menurut *Wetboek van Koophandel (W.v.K)*

Inti dari aturan perundangan tentang pengangkutan barang melalui laut menurut *Wetboek van Koophandel (W.v.K)* adalah bahwa :

persetujuan pengangkutan mewajibkan si-pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang-barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut kepada yang berhak menerima.

Pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkannya atau terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan tersebut disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat

dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari barang tersebut atau oleh kesalahan dari pengirim, (pasal 468) W.v.K.

Dari ketentuan yang terkandung dalam pasal tersebut diatas, jangka waktu tanggung jawab pengangkut adalah dimulai saat diterimanya barang yang diangkut sampai dengan saat diserahkannya barang tersebut kepada si-penerima. Sebagai bukti bahwa barang tersebut sudah diterima oleh pengangkut, pengangkut akan memberikan atau menerbitkan dokumen *Mate's Receipt* (Resi Mualim), dimana dokumen ini oleh pengirim akan ditukarkan dengan *Bill of Lading* atau konosemen yang fungsinya merupakan persetujuan pengangkutan antara Pengangkut dan Pengirim barang.

Dengan demikian, pengangkut akan mulai bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya setelah barang tersebut diterima diatas kapal.

2. *Container*

Container lahir di Amerika Serikat, dimana untuk pertama kali diuji coba penggunaannya oleh perusahaan pelayaran Amerika “ *Matson Lines* ” tahun 1955 untuk melayani trayek Amerika-Eropa.

Oleh karena dalam pengoperasian *container* ini banyak manfaatnya bagi perusahaan pelayaran dan juga para pemilik barang, maka containerisasi pengangkutan barang menjadi semakin berkembang.

Di Indonesia, uji coba penggunaan container dilakukan oleh perusahaan Pelayaran Amerika yaitu *American President Lines* pada bulan November 1973 yang diageni oleh PT. Samudra Indonesia, melalui pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.⁶

Pada saat itu, banyak sekali kendala-kendala yang menimbulkan hambatan pengoperasian *container* misalnya :

- a. daya dukung dermaga, jalan raya dan jembatan.
- b. peralatan bongkar muat dan *Handling container* di terminal pelabuhan.
- c. urusan kepabeanan, administrasi kepelabuhan, dan dokumen-dokumen pengangkutan.
- d. perundang-undangan tentang *container*.
- e. skill tentang *container* dari semua pihak yang terkait.

Adanya keterbatasan-keterbatasan tersebut diatas maka setelah uji coba, kelanjutan pengoperasian *container* ini belum dapat dilakukan.

Baru pada tahun 1980, secara resmi dilaksanakan oleh perusahaan Pelayaran Indonesia PT. Gesuri Lloyd dan PT. (Persero) Djakarta Lloyd untuk melayani trayek Indonesia – Japan. Itupun masih terbatas untuk pelabuhan-pelabuhan besar seperti Tanjung Priok, Jakarta dan Tanjung Perak, Surabaya.

⁶ Istopo, *Unimoda dan Multimodal transport*, Yayasan INFA, Jakarta, 1992, hal. 98.

Untuk mendukung containerisasi pengangkutan barang di Indonesia, maka Pemerintah pada tahun 1989 meratifikasi dua konvensi Internasional tentang *container* yaitu :

- a. *International convention for Safe Container* tahun 1972 yang diselenggarakan oleh *International Maritime Organization (IMO)* dengan Kepres Nomor. 33 tanggal 17 Juli 1989 ; dan
- b. *International Custom Convention on container* 1972, diratifikasi oleh Pemerintah dengan Kepres Nomor. 45 tanggal 31 Agustus 1989.

Dari tahun 1980 saat containerisasi pengangkutan barang mulai dilaksanakan sampai dengan 1989 saat Indonesia meratifikasi konvensi.

Internasional tersebut diatas merupakan masa transisi dari pengangkutan secara konvensional kepada sistem pengangkutan terpadu yang menuntut adanya penyeragaman – penyeragaman dengan dunia Internasional yang bersifat global.

Dimasa transisi itulah sesungguhnya kita terlanjur keliru menterjemahkan istilah *container* yang lengkapnya *freight container* menjadi “ Peti Kemas “, karena sesungguhnya *freight container* bukan kemasan barang.

Definisi dari pengertian *container* :⁷

- a. menurut *International Standard Organization (ISO Resolution R. 668)* dinyatakan :

⁷ Den, Burg, G. van, *Containerisation a Modern transport System*, _____, 1979, page 211

freight container is an article of transport equipment :

- (i) *of a permanent character accordingly strong enough to be suitable for repeated use ;*
- (ii) *specially designed to facilitate the carriage of goods by one or more mode of transport, without Intermediate Reloading ;*
- (iii) *fitted with devices permitting its ready handling, particularly from one mode of transport to another ;*
- (iv) *so designed as to be easy to fill and empty ;*
- (v) *having an internal volume of 1 cbm or more ;*

The term freight container includes neither vehicles nor conventional packing ;

- b. menurut *International Convention for safe container* yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia, dinyatakan bahwa :

“ Container means an article of Transport “.

- c. menurut *International Custom Convention on Containers 1972*, yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia, dinyatakan :

“ Container is an article of Transport “.

- d. Istopo dalam bukunya *Unimoda dan Intermodal Transport*, Yayasan INFA Jakarta 1992, dinyatakan :

Container dianggap sebagai bagian dari :

- (i) truk, apabila berada diatas truk ;
- (ii) kapal, apabila berada diatas kapal ; dan
- (iii) gerbong kereta api apabila berada diatas kereta api.

Dari pengertian-pengertian tersebut, maka *container* adalah bukan kemasan barang.

Oleh karena bukan kemasan barang, maka saatnya barang dimuat kedalam alat angkutan berarti bukan pada waktu *container* yang berisi barang tersebut diangkat kedalam kapal.

Hal ini akan mengakibatkan berubahnya batas tanggung jawab pengangkut atau jangka waktu kontrak pengangkutan sebagaimana kebiasaan yang dilakukan pada pengangkutan barang secara konvensional atau "*non containerized*".

3. *Bill of Lading* atau *Konosemen*

a. Pengertian

Pengertian *Bill of Lading* atau *Konosemen*

Menurut Rene De Korchove dalam *Maritime Dictionary, Published by Nostrand Company, new York, 1954* memberi batasan tentang *Bill of lading* sebagai berikut :

Bill of Lading is a document by which the Master of the ship acknowledge having received in good order and condition certain specified goods consigned to him by some particular shipper, and binds himself to deliver them in similar condition unless the perils of the sea, fire or enemies prevent him to the consignee of the shipper at the point of destination on their paying him the stipulated freight.

Sedangkan pengertian *Bill of Lading* menurut 'W.v.K pasal 506 disebutkan sebagai berikut :

Konosemen adalah surat bertanggal dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang yang diangkutnya kesuatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada orang

tertentu, begitu pula ia menerangkan dengan syarat-syarat barang tersebut akan diserahkannya.

The Hague Rules 1924 tidak memberikan pengertian tentang *Bill of Lading*, tetapi hanya disebutkan sepintas lalu saja seperti yang terdapat dalam article 1b yaitu “ *Contract of carriage applies only to contract of carriage covered by a Bill of Lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea* ”.

b. Fungsi *Bill of Lading*

1. merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan barang ;
2. bukti pemilikan barang ;
3. sebagai pelindung barang yang tercantum dalam dokumen selama jangka waktu kontrak pengangkutan ;
4. sebagai tanda terima barang ;
5. sebagai kwitansi pembayaran uang tambang ;
6. sebagai bukti lawan, artinya bukti pemilikan yang lain tidak sah ; dan
7. merupakan Surat berharga.

Sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan, *Bill of Lading* memuat klausul-klausul atau syarat-syarat perjanjian sebagaimana tercantum pada halaman belakangnya dimana dibuat secara sepihak oleh pengangkut dan diterima tanpa syarat oleh pengirim barang.

Penerimaan tanpa syarat oleh pengirim barang tersebut dinyatakan dalam dokumen tersebut yaitu dengan dicantumkannya “ *Clausula Casatoria* “ yang bunyinya secara umum sebagai berikut :

“In accepting this Bill of Lading, the shipper, consignee and or the owner of the goods and the holder of this Bill of Lading, expressly accept and agree to all stipulations, conditions, and exceptions, whether written, printed, stand or incorporated on the front or back hereof as signed by authorized person “.

E. TUJUAN PENELITIAN

Sesuai dengan permasalahan yang dikemukakan, tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk memperoleh kejelasan tentang Periode Tanggung Jawab Pengangkut pada system containerisasi angkutan barang
2. Untuk mengetahui apakah hukum nasional yang berkaitan dengan angkutan laut dapat mengakomodasikan perkembangan teknologi transportasi pengangkutan barang dengan *container* dalam *combined transport*.

F. KEGUNAAN PENELITIAN

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat yang terkait pada bidang angkutan laut tentang kepastian hukum yang berhubungan dengan tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan barang dengan menggunakan *container*.

2. Dari penelitian ini dapat dikaji seberapa jauh kelebihan dan kekurangan hukum nasional sebagai alat pengatur khususnya berkaitan dengan tanggungjawab pengangkut pada system containerisasi.

G. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan Normatif, yang secara deduktif dimulai analisa terhadap ketentuan perundang-undangan maupun konvensi Internasional yang mengatur hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan tersebut diatas.

Metode pendekatan ini digunakan dengan mengingat bahwa permasalahan yang diteliti berkisar pada peraturan satu dengan yang lainnya serta kaitannya dengan penerapannya dalam praktek di lapangan.

Di samping pendekatan Normatif, dalam penelitian ini dilengkapi pula secara Empiris dengan pengambilan data di lapangan untuk mengetahui fungsi bekerjanya hukum pengangkutan.

Dengan melalui pendekatan demikian, diharapkan akan dapat memahami permasalahan yang ada secara mendalam dan *komprehensif*.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian adalah deskriptif analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan diatas.

3. Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan meliputi data primer dan sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan, maupun studi di lapangan, meliputi :

a. Studi Kepustakaan

Dalam studi kepustakaan ini, alat pengumpul data yang digunakan adalah dokumenter atau studi kearsipan, ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder, meliputi :

1) bahan hukum primer, yaitu merupakan bahan pustaka yang berisikan pengetahuan ilmiah baru atau mutakhir, ataupun pengertian baru tentang fakta yang diketahui mengenai suatu gagasan atau ide, terdiri dari :

1. konvensi-konvensi Internasional tentang pengangkutan barang melalui laut,
2. konvensi-konvensi Internasional tentang containerisasi,
3. W.v.K ; dan
4. UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa serta memahami bahan primer, terdiri atas :
 - a) buku- buku hasil karya para sarjana ;
 - b) hasil-hasil penelitian ;
 - c) majalah dan jurnal hukum ; dan
 - d) berbagai hasil seminar atau kegiatan ilmiah lainnya, yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas.
- 3). Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder diantaranya adalah kamus hukum atau kamus lainnya yang menyangkut penelitian.

b. Studi Lapangan

Didalam studi lapangan, pengumpulan data dengan wawancara yang dilakukan terhadap sumber informasi yang ditentukan sebelumnya, sehingga merupakan wawancara yang difokuskan.

Dalam wawancara ini, yang diwawancarai mempunyai pengalaman dalam hal ini birokrat, kalangan pengusaha atau pihak lain yang membidangi dengan keterkaitan masalah diatas, diharapkan wawancara ini memberikan gambaran tentang pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut dengan menggunakan *container*.

4. Metode Penentuan Sample

Dalam menentukan sample digunakan metode non random purposive sampling yaitu dengan menentukan kriterianya terlebih dahulu.⁸ Kriteria yang dimaksudkan adalah :

- Pimpinan Perusahaan Pelayaran
- Pimpinan Perusahaan *Freight Forwarding*, dan
- Staf Perusahaan Pelayaran atau *Freight Forwarding* yang menangani container.
- Ketua Asosiasi *Freight Forwarding*

5. Lokasi Penelitian

Mengingat permasalahan yang berkaitan dengan containerisasi pengangkutan barang , maka lokasi penelitian dilakukan di pelabuhan dan di perusahaan pelayaran serta " *freight forwarder* " yang memiliki fasilitas *container* di Semarang.

6. Metode Analisis Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan metode analisis normatif kuantitatif. Normatif karena penelitian ini bertitik tolak dari peraturan –

⁸ Hadikusuma, H. Hilman, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mondar Maju, Bandung, 1995, halaman 74

peraturan yang ada sebagai norma hukum positif. Sedangkan kuantitatif dimaksudkan, data – data yang telah terkumpul disajikan dalam bentuk tabulasi dengan mencantumkan angka – angka, sehingga antara data yang satu dengan data yang lain dapat diketahui korelasinya⁹

Analisis data yang telah diperoleh dikumpulkan dan diklasifikasikan kemudian disusun dalam susunan yang komprehensif. Analisis data dilakukan secara induktif dengan proses dimulai dari premis – premis yang berupa hukum positif yang diketahui, dan melalui proses sylogisme akan memperoleh kesimpulan.¹⁰

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana penelitian yang biasa dalam proses deduksi, interpretasi dan deskripsi sebagai berikut :

a. Penyebaran Daftar Pertanyaan

Dilakukan untuk mengetahui efektivitas dan harmonisasi hukum angkutan laut dalam penerapannya, keterkaitannya dengan pelaksanaan containerisasi angkutan barang, berdasarkan hukum nasional atau konvensi Internasional yang ada hubungannya dengan system containerisasi. Untuk maksud tersebut questionnaire diklasifikasikan dalam 8 kelompok yaitu :

- 1) kelompok A tentang Identitas Responden
- 2) kelompok B tentang Pengangkutan barang secara konvensional

⁹ Hadikusuma, H. Hilman, op. cit, halaman 100

¹⁰ Soemitro, Ronny Hanityo, **Metode Penelitian Hukum dan Yurimetri**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988, halaman 22

- 3) kelompok C tentang system containerisasi
- 4) kelompok D tentang dokumen pengangkutan
- 5) kelompok E tentang Periode Tanggung Jawab pengangkut
- 6) kelompok F tentang Implementasi dokumen pengangkutan dalam system containerisasi.
- 7) kelompok G tentang Hukum Nasional sebagai alat pengatur
- 8) kelompok H tentang Implementasi The Hague Rules pada system containerisasi

Tabel 1

No	Kelompok	Jumlah pertanyaan	Penyebaran unsur
1	B	Pengangkutan secara konvensional = 5	1,2,3,4,5
	C	System containerisasi = 10	6,7,8,9,10,11,12,13,14,15
	D	Dokumen pengangkutan = 5	16,17,18,19,20
	E	Periode tanggung jawab pengangkut = 5	21,22,23,24,25
	F	Implementasi dokumen pengangkutan = 5	26,27,28,29,30
	G	Hukum nasional sebagai alat pengatur = 5	31,32,33,34,35
	H	Implementasi The Hague Rules = 5	36,37,38,39,40
	Jumlah	40	40

Pengkodean data ditentukan sesuai tabel sebagai berikut :

Tabel 2
Kode Data Daftar Pertanyaan

No	Materi Pertanyaan	Kelompok variabel	Nomor variabel	Kode
1.	Nama	Identitas	V1	
2.	Umur	Identitas	V2	
3.	Pendidikan	Identitas	V3	
	a). Umum			
	b). Profesi			
4.	Jabatan	Identitas	V4	
5.	Masa Kerja	Identitas	V5	
6.	Trayek Pelayaran	Identitas	V6	
7.	Paramount Clause B/L	Angkutan Konvensional	V7	B1
8.	Periode Tanggung Jawab Carrier	Angkutan Konvensional	V8	B2
9.	Tanda Terima Barang	Angkutan Konvensional	V9	B3
10.	Penerbitan B/L	Angkutan Konvensional	V10	B4
11.	Periode Tanggung Jawab Menurut KUHD	Angkutan Konvensional	V11	B5

12.	Pengertian Container	System Containerisasi	V 12	C 6
13.	Pemahaman Combined Transport		V13	C 7
14.	Combined Transport B/L		V14	C 8
15.	Pemahaman Intermodal transport		V15	C 9
16.	Periode Tanggung Jawab Pengangkut		V16	C 10
17.	Pemahaman FCL Shipment	System Containerisasi System Containerisasi System Containerisasi System Containerisasi	V17	C 11
18.	Pemahaman LCL Shipment		V18	C 12
19.	Pengangkutan container untuk FCL		V19	C13
20.	Pengangkutan container untuk LCL		V20	C14
21.	Tanggung Gugat		V21	C15
22.	Pemahaman tentang bukti tanda terima barang pada angkutan konvensional	Dokumen Pengangkutan	V22	D16
23.	Pemahaman tentang bukti tanda terima barang pada system containerisasi		V23	D17
24.	Paramount clause combined transport B/L	Dokumen Pengangkutan	V24	D18
25.	Periode tanggung jawab carrier dalam combined transport B/L		V25	D19
26.	Pemahaman tentang istilah CY / Cy dan CFS / CFS dalam B/L	Dokumen Pengangkutan	V26	D20

27.	Pemahaman “ place of taking in charge pada FCL	Periode tanggung jawab carrier	V27	D21
28.	Pemahaman “place of taking in charge “ pada FCL	Periode tanggung jawab carrier	V28	D22
29.	Pemahaman tentang kapal RoRo	Periode tanggung jawab carrier	V29	D23
30.	Pemahaman tentang dry port	Periode tanggung jawab carrier	V30	D24
31.	Pemahaman tentang port of shipment yang disyaratkan L/C	Periode tanggung jawab carrier	V31	D25
32.	Kesesuaian tentang bukti penerimaan barang	Implementasi dokumen pengangkutan	V32	D26
33.	Kesesuaian tentang penerbitan B/L	Implementasi dokumen pengangkutan	V33	D27
34.	Kesesuaian tentang pelaksanaan pengangkutan	Implementasi dokumen pengangkutan	V34	D28
35.	Pemahaman CY / CY	Implementasi dokumen pengangkutan	V35	D29
36.	Penerapan tentang bukti penerimaan barang	Implementasi dokumen pengangkutan	V36	D30

37.	Implementasi Hukum Nasional	Hukum Nasional	V37	D31
38.	Implementasi periode tanggung jawab carrier menurut hukum nasional	Hukum Nasional	V38	D32
39.	Implementasi hukum nasional pada system containerisasi	Hukum Nasional	V39	D33
40.	Penerapan KUHD pada system Containerisasi	Hukum Nasional	V40	D34
41.	Pemahaman KUHD dan ICC Rules dalam penerapan periode tanggung jawab Carrier	Hukum Nasional	V41	D35
42.	Penggunaan The Hague Rules untuk Paramount Clause	The Hague Rules	V 42	D36
43.	Ruang lingkup Periode tanggung jawab		V43	D37
44.	Kesesuaian periode tanggung jawab pengangkut menurut The Hague Rules pada system Containerisasi		V44	D38
45.	Kesesuaian pengaturan tanggung gugat dalam B/L dengan Hague Rules		V45	D39
46.	Kesesuaian pengaturan tanggung gugat dengan The Hague Rules untuk upaya efisiensi usaha		V46	D40

Data yang telah terkumpul melalui angket, ditabulasi sesuai dengan kelompok masing-masing, kemudian dianalisis dengan cara diskripsi prosentase.

Jumlah pertanyaan dalam angket seluruhnya ada 40 dengan alternatif jawaban a,b,c,d.

Setiap responden mempunyai peluang jawaban yang muncul secara keseluruhan ada 50 orang x 40 = 2000.

Masing-masing alternatif jawaban dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Opsi a} = \frac{f(a)}{N} \times 100 \%$$

$$\text{opsi b} = \frac{f(b)}{N} \times 100 \%$$

$$\text{Opsi c} = \frac{f(c)}{N} \times 100 \%$$

$$\text{Opsi d} = \frac{f(d)}{N} \times 100 \%$$

f = jumlah jawaban

N = jumlah peluang jawaban responden

= jumlah jawaban x jumlah responden

a. Kriteria Jawaban Angket dari responden

- 1). Kelompok pertanyaan yang termasuk variabel tentang angkutan barang secara konvensional dengan kode kelompok B.

- Jawaban a : berarti pelaksanaan, prosedur dalam pemahaman terhadap pengangkutan barang secara konvensional sangat baik, sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- Jawaban b : berarti pelaksanaan, prosedur dan pemahaman terhadap pengangkutan barang secara konvensional cukup baik, sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- Jawaban c : berarti pemahaman terhadap pengangkutan barang secara konvensional kurang dan implementasi sesuai dengan kebiasaan yang lazim.
- Jawaban d : berarti pemahaman terhadap pengangkutan barang secara konvensional kurang dan pelaksanaannya tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

2). Kelompok pertanyaan yang termasuk dalam Variabel tentang sistem containerisasi angkutan barang, dengan kode kelompok C

- Jawaban a : berarti pemahaman terhadap system containerisasi sangat baik, prosedur dan pelaksanaannya sesuai dengan peraturan ataupun kebiasaan yang lazim dilakukan.
- Jawaban b : berarti tingkat pemahaman cukup baik, prosedur dan pelaksanaannya sesuai dengan peraturan ataupun kebiasaan yang lazim dilakukan.

- Jawaban c : berarti tingkat pemahaman terhadap system containerisasi kurang, implementasi sesuai dengan kebiasaan yang lazim dilakukan.
- Jawaban d : berarti tingkat pemahaman kurang, implementasi tidak sesuai dengan peraturan maupun kebiasaan yang lazim.

3). Kelompok pertanyaan variabel tentang dokumen pengangkutan

- Jawaban a : berarti tingkat pemahaman tentang dokumen pengangkutan sangat baik, implementasi sesuai dengan peraturan dan kebiasaan yang lazim.
- Jawaban b : berarti tingkat pemahaman baik, implementasi sesuai dengan aturan dan kebiasaan yang lazim.
- Jawaban c : berarti tingkat pemahaman kurang, implementasi sesuai dengan kebiasaan yang dilakukan.
- Jawaban d : tingkat pemahaman kurang, implementasi tidak sesuai dengan aturan ataupun kebiasaan yang lazim.

4). Kelompok pertanyaan variabel tentang periode tanggung jawab pengangkut

- Jawaban a : berarti tingkat pemahaman sangat baik, implementasi sesuai dengan kebiasaan yang lazim dilakukan.
- Jawaban b : berarti tingkat pemahaman cukup baik, implementasi sesuai kebiasaan yang lazim dilakukan.
- Jawaban c : berarti tingkat pemahaman kurang

- Jawaban d : berarti tingkat pemahaman sangat kurang.

5). Kelompok pertanyaan variabel tentang implementasi dokumen pengangkutan :

- Jawaban a : berarti tingkat kesesuaian dengan perundang-undangan sangat baik.
- Jawaban b : berarti tingkat kesesuaian dengan perundang-undangan cukup baik.
- Jawaban c : berarti tingkat kesesuaian dengan perundang-undangan kurang baik.
- Jawaban d : berarti tingkat kesesuaian dengan perundang-undangan sangat kurang.

6). Kelompok pertanyaan variabel tentang hukum nasional sebagai alat pengatur :

- Jawaban a : sangat sesuai
- Jawaban b : sesuai
- Jawaban c : kurang sesuai
- Jawaban d : sangat kurang sesuai

7). Kelompok pertanyaan variabel tentang ruang lingkup The Hague Rules

- Jawaban a : tingkat pemahaman sangat baik, implementasi sesuai dengan aturan perundang-undangan

- Jawaban b : tingkat pemahaman baik, implementasi sesuai dengan kebiasaan yang lazim dilakukan.
- Jawaban c : tingkat pemahaman kurang baik, implementasi sesuai dengan kebiasaan yang lazim dilakukan.
- Jawaban d : tingkat pemahaman sangat kurang, implementasi dilapangan mengikuti kebiasaan yang dilakukan.

b. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mengetahui kesesuaian periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi antara Undang-Undang yang berlaku dengan pelaksanaannya dilapangan, dilakukan terhadap :

- Pimpinan Perusahaan Pelayaran
- Pimpinan Perusahaan *International Freight Forwarder*
- Ketua INSA, selaku asosiasi perusahaan pelayaran Indonesia
- Ketua GAFEKSI, yaitu gabungan *Freight Forwarder* dan Ekspedisi Indonesia

Wawancara merupakan tehnik wawancara tidak berencana, tidak berstruktur, terarah, artinya adalah suatu tehnik wawancara yang dipersiapkan terlebih dahulu sebelum wawancara dilakukan tidak menggunakan daftar pertanyaan tetapi berfokus pada obyek masalah yang ingin diketahui.

6. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian ini disusun dalam 4 (empat) bab, satu dengan yang lainnya saling terkait diuraikan dalam sistematika sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang permasalahan, permasalahan, tujuan dan kegunaan yang diharapkan akan hasil penelitian. Kerangka pemikiran atau landasan teori dari sebuah permasalahan serta metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini meliputi metode pendekatan, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data serta analisis data.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan dibahas tentang tinjauan pustaka yang berkaitan dengan permasalahan. Disini akan dibahas pengertian serta bahasan terhadap beberapa persoalan pokok.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil penelitian serta pembahasannya. Dengan demikian didalam bab ini akan dimuat data yang dikumpulkan dari penelitian beserta penyajian dan analisisnya, serta penemuan penelitian ini.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini memuat tentang kesimpulan dan saran yang dirumuskan dari hasil pembahasannya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Periode Tanggung Jawab Pengangkut

1. Pengangkutan Barang Melalui Laut Secara Konvensional

Dalam perdagangan Internasional, fungsi angkutan laut sangat penting yaitu sebagai sarana angkutan terhadap komoditi atau barang – barang yang diperdagangkan. Menurut perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, angkutan laut terdiri atas : ¹¹

- a. angkutan laut dalam negeri, adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut ;
- b. angkutan laut luar negeri, adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri, atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut ; dan
- c. angkutan laut khusus, adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan khusus untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya serta tidak melayani pihak lain.

¹¹ PP. No. 82 tahun 1999 tentang angkutan di perairan pasal 1 ayat 3,4,5.

Dengan adanya klasifikasi penyelenggaraan angkutan laut, aturan-aturan yang digunakan untuk mengatur kegiatan tersebut adalah sebagai berikut :

- a. untuk penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri berlaku W.v.K dan PP No. 82 / 1999 tentang angkutan di perairan ; dan
- b. untuk penyelenggaran angkutan laut Internasional mengikuti ketentuan aturan – aturan konvensi Internasional tentang pengangkutan barang melalui laut :
 - 1). *The Hague Rules 192* ;
 - 2). *The Hague – Visby Rules 1968* ; dan
 - 3). *The Hamburg Rules 1978*

Walaupun pemerintah Indonesia belum meratifikasi konvensi-konvensi Internasional tersebut, tetapi dalam prakteknya perusahaan-perusahaan pelayaran telah menggunakan aturan tersebut sebagai dasar hukum pembuatan perjanjian pengangkutan laut antara pengangkut guna pengiriman barang.

Hal tersebut dimungkinkan karena Indonesia menganut azas kebebasan berkontrak berdasarkan pasal 1338 B.W. yang menyatakan bahwa :

Setiap perjanjian yang dibuat secara sah, atau dengan itikad baik, maka perjanjian tersebut berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya.

Konvensi-konvensi tersebut pada umumnya mengatur tentang hal-hal sebagai berikut :¹²

- a. jangka waktu atau periode tanggung jawab pengangkut (*Responsibility of the carrier*) ;
- b. dasar bagi tanggung jawab ganti rugi pengangkut (*liability*) ;
- c. batas tanggung jawab ganti rugi pengangkut ;
- d. tanggung jawab pengangkut atas sub kontraktor ;
- e. persyaratan – persyaratan dokumen angkutan tanggung jawab ganti rugi termasuk ketentuan-ketentuan khusus mengenai pengangkutan barang berbahaya ; dan
- f. jangka waktu berakhirnya batas waktu untuk mengajukan tuntutan ganti rugi (*time bar*).

Walaupun konvensi-konvensi tersebut mengatur hal-hal yang sama, tetapi satu dengan lainnya terdapat perbedaan-perbedaan. Perbedaan tersebut antara lain mengenai lingkup berlakunya dari konvensi-konvensi tersebut, periode tanggung jawab pengangkut, dasar bagi tanggung jawab ganti rugi, dan pembebasan-pembebasan atau kekebalan pengangkut.

¹² Umar, M. Husseyn, **Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta 2501, buku 2 hal 296

Masalah tanggung jawab dalam pengangkutan barang melalui laut merupakan hal yang sangat penting, karena menyangkut masalah kepada siapa dan mengapa tanggung jawab pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan harus dibebankan. Tanggung jawab pada hakekatnya terdiri atas dua aspek, yaitu tanggung jawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya pada periode tertentu (*responsibility*) dan tanggung gugat ganti rugi (*liability*) yaitu kewajiban untuk memberi ganti rugi kepada pihak yang dirugikan. Dalam hukum maritim, tanggung jawab ganti rugi dapat timbul karena cedera janji, atau karena perbuatan melanggar hukum atau dapat pula karena adanya peraturan perundang-undangan yang mewajibkan, seperti dalam hal pemberian pertolongan (*solvage*), kerugian laut (*average*), dan pengangkutan kerangka kapal.

Tanggung gugat ganti rugi dalam pengangkutan laut karena perbuatan yang menimbulkan kerugian pada seseorang atau barang milik orang lain umumnya didasarkan pada adanya kesalahan. Pada tanggung gugat ganti rugi yang timbul karena peraturan perundang-undangan seperti dikemukakan diatas, tidak diperlukan adanya unsur kesalahan disebut *strict* atau *objective liability*.¹³

¹³ M. Husseyn Umar SH, *ibid*, halaman 179.

Pada perbuatan cedera janji, dalam rangka suatu perjanjian yang dipermasalahkan adalah dalam hal apa pengangkut dapat dipertanggung jawabkan dan dalam hal apa ia tidak dapat dipertanggung jawabkan, sehingga masalah tanggung jawab dalam angkutan laut terfokus pada masalah tanggung jawab pengangkut. Dalam hal pengangkut tidak dapat dipertanggung jawabkan secara hukum, maka pihak pengirim barang yang harus bertanggung jawab.

Dengan demikian, pengirim barang mempunyai sesuatu tanggung jawab atas barang yang dikirimnya yang diangkut oleh pengangkut. Dalam hal tanggung jawab karena wan prestasi dan tanggung jawab karena perbuatan melawan hukum, pengangkut tidak saja bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri, tetapi juga atas perbuatan pihak lain yang bekerja padanya.

2. System Containerisasi Angkutan Barang

Sudah sejak lama para pengusaha angkutan laut berupaya melakukan efisiensi biaya operasional kapal untuk meningkatkan daya saing. Upaya-upaya yang dilakukan antara lain dengan cara menambah atau memperbesar kecepatan kapal dengan maksud agar kapal lebih cepat tiba dipelabuhan tujuan.

Ternyata upaya ini justru menimbulkan biaya tinggi, karena sesuai dengan sifat dan karakter mesin kapal, semakin cepat kapal, semakin besar tenaga yang dibutuhkan untuk mendorong kapal tersebut.

Semakin besar tenaga yang diperlukan semakin besar bahan bakar yang dibutuhkan, sehingga semakin besar biaya operasional kapal.

Upaya lain adalah dengan memperpendek jangka waktu tinggal dipelabuhan, yaitu dengan melakukan “ *Unitized* ” terhadap barang-barang yang akan diangkut. “ *Unitized* ” adalah beberapa *colly* muatan diikat menjadi satu kesatuan unit muatan. Cara demikian memang mempercepat proses pemuatan barang ke dalam kapal, tetapi menimbulkan kerusakan barang yang lebih besar karena anantara *colly* satu dengan lainnya saling berhimpit. Akibatnya, cara ini menimbulkan *claim* yang besar yang harus dibayarkan kepada pemilik barang, sehingga biaya operasional kapal praktis tetap tinggi.

Akhirnya ditemukan teknologi baru yaitu dengan membuat kotak dari plat besi dengan ukuran tertentu yang kemudian disebut “*Freight Container*” atau lebih dikenal dengan istilah “*Container*”.

Barang-barang yang akan dimuat dimasukkan ke dalam *container* digudang pemilik barang atau di suatu tempat tertentu dipelabuhan. Selanjutnya, setelah kapal tiba langsung dilakukan proses pemuatan *container* ke dalam kapal.

Cara ini ternyata dapat mempercepat proses pemuatan barang, sehingga dapat memperpendek jangka waktu kapal tinggal dipelabuhan. Disamping itu, keamanan barang lebih terjamin, persentase kerusakan barang lebih kecil bila dibandingkan dengan cara konvensional. Dengan system containerisasi pengangkutan barang, biaya operasional pengangkutan barang secara keseluruhannya menjadi lebih murah sehingga dapat meningkatkan daya saing.

Pada awalnya system containerisasi angkutan barang ini berkembang di Amerika Serikat, yang dirintis oleh perusahaan pelayaran *Matson Lines* dan *Sea Land*.

Kemudian, *Sea Land* mengembangkan untuk pengangkutan lintas negara dari Amerika ke Eropa tahun 1966.¹⁴

Pada awal system transportasi ini dilakukan untuk lintas negara, berbagai hambatan dan kendala muncul antara lain :

- belum adanya standarisasi container, sehingga menimbulkan kesulitan "*handling container*" bagi operator terminal pelabuhan dinegara lain ;
- Belum adanya aturan keselamatan dan sertifikasinya bagi *container* sebagai alat pengangkutan secara internasional ;
- Belum adanya aturan penyeragaman tentang kepabeanan terhadap container yang digunakan untuk mengangkut barang lintas negara ; dan

¹⁴ Istopo, *Unimoda dan Intermodal Transport*, Yayasan INFA, Jakarta 1992, hal. 87

- belum adanya aturan hukum yang bersifat Internasional untuk pengangkutan barang dengan menggunakan *container*.

a. Standarisasi *Container*

Menyadari adanya kekurangan – kekurangan yang dapat menimbulkan permasalahan, diupayakan standarisasi terhadap container. American National Standard Institute (ANSI), membentuk *Container Comitee* dan membuat rekomendasi kepada *Internasional Standard Organisation* (ISO) untuk ukuran dan kualifikasi *container*.¹⁵ Rekomendasi tersebut diterima oleh ISO pada bulan Februari 1968, dan ditetapkan standards container untuk transportasi Internasional sebagai berikut :

1). Pengertian *Container*

“ Container is an article of transport neither vehicle nor conventional packing “ that is :

- *of permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;*
- *specially designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes of transport without intermediate reloading.*

¹⁵ Ericc Ratch, **Container System**, Jhon Wiley & Sons, London 1973 page 50.

- *Fitted with devices permitting its ready handling particularly its transfer from one mode of transport to another.*
- *So designed as to be easily filled and emptied ; and*
- *Constructed to have an internal volume 1 m³ or more.*

Standarisasi demikian diperlukan dalam rangka penyelenggaraan transportasi secara terpadu, sehingga operator *container* dinegara yang berbeda akan mudah dalam penanganannya.

2). Ukuran *Container*

Ukuran *container* dinyatakan dalam *feet* atau kaki, karena lahirnya di Amerika Serikat dimana negara tersebut menggunakan ukuran *feet* sebagai satuan panjang.¹⁶

a). *Container 10 feet*

artinya panjang 10 *feet*, lebar 8 *feet* dan tinggi 8,5 *feet*. Bila dikonfersikan kedalam *metrik system*, panjang 3,1 m, lebar 2,4 m dan tinggi 2,6 m.

b). *Container 20 feet*

artinya panjang 20 *feet*, lebar 8 *feet* dan tinggi 8,5 *feet*. Bila dikonfersikan kedalam *metric system*, panjang 6,1 m, lebar 2,4 m dan tinggi 2,6 m.

¹⁶ Eric, Ratch, Ibid page 62

c). *Container 40 feet*

artinya panjang 40 *feet*, lebar 8 *feet* dan tinggi 8,5 *feet*. Bila dikonfersikan kedalam *metric system*, panjang 12,2m, lebar 2,4 m dan tinggi 2,6 m.

Ukuran *container* tersebut yang masuk ke Indonesia adalah 20 *feet* dan 40 *feet*.

3). Berat *container* kosong dan kapasitas muat

Container 10 feet berat kosong 1,3 ton daya muat 9 ton.

Container 20 feet berat kosong 2,4 ton daya muat 2,2 ton.

Container 40 feet berat kosong 3,5 ton daya muat 3,5 ton.

4). Kerangka *Container* (page 58)

Kerangka *container* menurut *ISO standard* minimal harus memiliki :

- a). *corner structure*, yang menghubungkan atap dan lantai dasar *container*;
- b). pada setiap *corner structure* memiliki *corner fitting*, untuk sarana *handling* ;
- c). dinding-dinding *container* harus berdiri tegak menjadi satu kesatuan dengan atap dan lantai dasar *container* ;
- d). memiliki pintu yang dapat dibuka dan ditutup dengan mudah dan *watertight* (kedap air) ; dan

- e). mampu menahan beban sampai dengan enam susun *container* dengan maximum bobot yang diijinkan.

5). Perlengkapan *Container*

- a). setiap *container* harus memiliki sarana untuk “ *handling* ” baik menggunakan peralatan *handling* yang khusus untuk *container* maupun menggunakan *forklift* ;
- b). *container* harus memiliki pintu yang dapat ditutup dengan rapat, kecuali jenis *container* yang terbuka ; dan
- c). *container* harus memiliki sertifikat dari Biro Klasifikasi yang menyatakan bahwa *container* tersebut layak sebagai alat transportasi internasional melalui daratan atau lautan.

Sertifikat tersebut harus diletakkan dalam tempat yang khusus didalam *container* yang mudah terlihat.

6). Identifikasi *Container*

Container sebagaimana diisyaratkan *ISO* harus memiliki identitas yang ditempatkan pada dinding pintu *container* sehingga dapat dengan mudah dibaca.¹⁷

Identitas tersebut meliputi :

- a). kode pemilik yang terdiri dari 4 huruf diikuti dengan nomor serie 7 angka, missal : ICSU 2476651;

¹⁷ Subandi, *Manajemen Peti Kemas*, PT. Arcan, Jakarta, 1996, halaman 47

Pengertian *container* tersebut diatas, sama dengan pengertian *container* menurut *ISO standard*.

2). Design dan Konstruksi

Administration akan melakukan pengujian terhadap *design container* yang akan dibangun melalui Biro Klasifikasi yang ditunjuk dan melakukan pengujian terhadap *prototipenya*.

Apabila memenuhi persyaratan, pembuatan container boleh dilakukan.

Untuk menjaga agar *container* dibuat sesuai dengan design yang telah diuji, setiap tahapan pekerjaan akan dilakukan pengujian – pengujian oleh *Administration*.

3). Approval dan Sertifikasi

Terhadap *container* yang selesai dibangun dan memenuhi persyaratan standards, diberikan pengesahan oleh Pemerintah melalui Biro Klasifikasi yang ditunjuk.

Tanda pengesahan berupa sertifikat ditempatkan pada bagian sisi dalam pintu container, dan pada sisi luar dari pintu ditempat yang mudah dilihat dipasang “ *Safety Approval Plate* “ dibaut dengan dinding pintu.

Untuk *container* yang sudah melakukan operasional, setiap satu tahun sekali dilakukan pemeriksaan oleh Pemerintah melalui Biro Klasifikasi yang ditunjuk.

International Convention for Safe Container ini telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden nomor 33 tahun 1989¹⁸

c. Aturan Kepabeanan

Dengan adanya *container* sebagai alat pengangkutan lintas negara, lintas wilayah kepabeanan, tanpa adanya ketentuan atau aturan yang bersifat Internasional dan seragam akan menyulitkan operasional *container* yang dapat menghambat perdagangan khususnya arus barang.

International Custom Convention 1972, yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dengan Keputusan Presiden nomor 45 tahun 1989, merupakan alat pengatur yang dapat menyeragamkan penanganan kepabeanan untuk *container* di berbagai negara.

Isi dari konvensi tersebut meliputi :

1). Pengertian tentang *Container*

Dalam konvensi ini yang dimaksud dengan *container* adalah alat pengangkutan bukan kendaraan dan bukan kemasan barang, termasuk didalamnya perlengkapan *container*.

¹⁸ Salam Susanto, SH, *Informasi Jasa Perhubungan*, Departemen Perhubungan, Jakarta 1992, halaman 29.

2). Fasilitas pemasukan sementara

Pemasukan sementara menurut konvensi ini adalah bahwa *container* tersebut masuk kewilayah pabean negara lain bersifat sementara, tidak untuk selamanya. Dalam jangka waktu tertentu *container* tersebut harus keluar dari wilayah pabean negara yang disinggahi. Ijin tinggal yang ditentukan dalam konvensi ini maksimum atau paling lama adalah tiga bulan.

Apabila karena sesuatu sebab, *container* yang telah diberikan ijin pemasukan sementara sudah lewat jangka waktu ijin tinggal dan tidak dapat dikeluarkan dari wilayah pabean suatu negara yang disinggahi, maka *container* tersebut dikenakan bea masuk menurut ketentuan yang berlaku.

3). Transportasi *Container*

Container yang digunakan untuk transportasi lintas negara, harus diberi segel oleh kantor pabean negara pemberangkatan. Segel atau *custom seal* tersebut dinyatakan sah oleh negara lain yang menjadi tujuan pengiriman barang atau negara yang digunakan *transit container* tersebut.

d. Standarisasi Sarana Pelabuhan / Terminal *Container*

Pelabuhan menurut Undang-Undang no. 21 tahun 1992 tentang pelayaran disebutkan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intern dan antar moda transportasi.

Standarisasi sarana pelabuhan *container* bersifat penyeragaman secara internasional sehingga dapat menjamin terlaksananya system containerisasi angkutan barang.

1). *container yard*

Container yard adalah suatu tempat dimana *container* yang sudah terisi penuh diserahkan oleh pengirim (*shipper*) kepada pengangkut (*carrier*) yang akan mengangkut barang itu dan ditempat itu pula *container* kosong akan dikembalikan.¹⁹

¹⁹ Amir M.S, *Petikemas Masalah dan Aplikasinya*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta 1997, halamn 81.

Di *Container yard* inilah dilakukan penyerahan *container* berisi barang export yang akan dikapalkan oleh *Shipper* kepada *Carrier*. *Container yard* juga merupakan tempat penyerahan *container* yang berisi barang import dari *carrier* kepada *consignee* atau penerimaan barang.

2). *Container Freight Station (CFS)*

Yang dimaksud dengan *Container Freight Station* adalah tempat dimana berbagai muatan dari berbagai pengirim untuk pelabuhan tujuan yang sama dimuat kedalam *container*, dan dikerjakan oleh *carrier*.²⁰

Tempat tersebut terdiri dari gudang untuk penimbunan barang-barang dan lapangan terbuka untuk tempat penumpukan *container*.

3). *Peralatan Handling Container*

Guna penanganan *container* dipelabuhan, peralatan khusus telah dibuat dan dipasang pada tempat-tempat tertentu sesuai fungsinya masing-masing, antara lain :

- *gantry crane* yaitu sebuah peralatan yang fungsinya untuk memuat *container* dari dermaga ke kapal atau sebaliknya.

²⁰ Amir, M. S, Ibid, halaman 83

- *top leader* dan *transtrainer* fungsinya untuk menyusun *container* ditempat penumpukan *open storage* atau *Cy*, atau mengambil *container* dari posisi susunannya sesuai kebutuhan.

3. *Dry Port*

Menurut Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 52 tahun 1987 tentang *dry port* dinyatakan bahwa *dry port* adalah tempat tertentu didaratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan sarana dan prasarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara pengemasan khusus, sehingga berfungsi sebagai pelabuhan.²¹

Dengan adanya *system containerisasi* angkutan barang telah dideklarasikan adanya 5 buah *dry port* di Indonesia yaitu :

- a. *Dry port* Gedebage Bandung dengan kode pelabuhan 476
- b. *Dry port* Rambipuji Jember dengan kode pelabuhan 590
- c. *Dry port* Kertapati Palembang dengan kode pelabuhan 338
- d. *Dry port* Tebingtinggi Sum- Ut dengan kode pelabuhan 168
- e. *Dry port* Jebres Surakarta dengan kode pelabuhan 498

Tempat-tempat tersebut diatas merupakan pelabuhan yang berada didaratan, lengkap dengan kantor-kantor Instansi Pemerintah yang berkepentingan dalam ekspor impor.

²¹ Salam Susanto, SH, op. cit halaman 87

Proses ekspor dan penyelesaian impor barang yang menggunakan container dapat dilakukan di *dry port* tersebut diatas.

Eksportir dapat lebih cepat memperoleh *Bill of Lading*-nya tanpa harus menunggu barang dimuat dipelabuhan laut, sehingga lebih cepat memperoleh hasil transaksi ekspornya melalui "*negotiating bank*" yang ditunjuk.

Angkutan dari *dry port* kepelabuhan laut menggunakan kereta api.

Dengan demikian, angkutan barang dengan menggunakan container ini melahirkan system transportasi baru yaitu system Pengangkutan gabungan atau "*Combined Transport*", yang merupakan gabungan dari wahana angkutan darat dan wahana angkutan laut.

4. Pengangkutan Gabungan atau *Combined Transport*

Pengangkutan gabungan adalah pengangkutan barang dari suatu tempat tertentu disuatu negara dimana operator pengangkutan gabungan menerima barang untuk diserahkan disuatu tempat tujuan tertentu dinegara lain berdasarkan kontrak pengangkutan gabungan, dengan menggunakan sekurang-kurangnya dua wahana angkutan yang berbeda, dimana saat perpindahan wahana angkutan tanpa melalui proses pembongkaran dan pemuatan kembali.²²

Di Amerika Serikat system transportasi demikian, karena menggunakan lebih dari satu wahana angkutan disebut "*Multimodal Transport*".

²² Istopo, op. cit halaman 115

Sedangkan di Inggris, system transportasi ini karena saat perpindahan wahana angkutan tanpa melalui proses pembongkaran dan pemuatan kembali disebut "*Intermodal Transport*".

Dengan system ini akan dapat mempercepat arus barang karena tidak diperlukan waktu untuk membongkar dan memuat kembali barang yang ada dalam *container* saat perpindahan antar moda atau antar wahana.

Oleh karenanya operator pengangkutan gabungan berani menjamin ketepatan waktu penyerahan barang kepada si – penerima.

Multimodal Transport Rules 1980 pasal 16, menyatakan operator bertanggung jawab terhadap kerugian yang diakibatkan oleh hilang atau rusaknya barang dan kerugian atas keterlambatan penyerahan barang bila penyerahan itu terjadi masih dalam wewenangnya.²³

Sebagaimana pada angkutan laut konvensional, *carrier* atau "*Combined Transport Operator*" akan menerbitkan *Bill of Lading* yang dikenal dengan "*Combined Transport Bill of Lading*".

Keistimewaan dalam system transportasi ini hanya satu *Bill of Lading* yang diterbitkan oleh *carrier* meskipun meliputi beberapa wahana angkutan dimana dimungkinkan berganti-ganti kapal melalui "*transshipment port*".

Oleh karena hanya ada *Single Bill of Lading*, *shipper* atau *eksportir* akan lebih mudah dalam hal meminta pertanggung jawaban terhadap *carrier* bila timbul kerusakan atau kehilangan barang.

²³ Kibria, *Use of Maritime Transport*, United Nations, vol. 2, page 449

B. Hukum Nasional tentang Angkutan Laut

1. Umum

Aspek hukum perdata pada pengangkutan diatur dengan perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang terkait dan kebiasaan yang hidup dalam masyarakat.²⁴

Pada pengangkutan barang melalui laut terdapat tiga pihak yang terkait secara langsung yaitu pengirim, pengangkut, dan penerima barang.

Antara pengirim dan pengangkut terdapat hubungan hukum karena adanya perjanjian pengangkutan barang.

Bertitik tolak pada pasal 1338 B.W, pengertian Hukum Perjanjian adalah apabila terjadi perhubungan antara dua orang atau dua pihak, maka ada hubungan “ Hukum “.

Hubungan hukum tersebut akan menimbulkan suatu perjanjian yaitu suatu peristiwa dimana seseorang berjanji dengan orang lain untuk melaksanakan sesuatu hal yang dapat menerbitkan perikatan.

Dengan demikian, perikatan lahir dari suatu perjanjian.

Oleh karena perikatan merupakan suatu hubungan hukum, maka akan timbul hukum perjanjian.

Dalam perikatan akan timbul hak dan kewajiban, apabila terjadi pelanggaran harus mengganti kerugian.

²⁴ Muhammad, Abdul Kadir, **Hukum Pengangkutan Niaga**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hal. 14

B.W pasal 1338 ayat (1) menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi yang membuatnya.

Hukum perjanjian yang diatur dalam pasal 1338 B.W mengandung asas konsensualitas karena adanya persetujuan kehendak para pihak, dan asas kekuatan mengikat dari perjanjian dimana berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak, serta asas kebebasan berkontrak dimana orang bebas membuat perjanjian, bebas menentukan isi, luas dan bentuk perjanjian²⁵

Dalam asas konsensualitas sebagaimana ketentuan pasal 1320 B.W dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya suatu perjanjian sah apabila memenuhi syarat yaitu :

- ada kesepakatan mereka yang mengikatkan diri
- cakap dalam membuat perjanjian
- mengenai sesuatu hal tertentu
- suatu sebab yang halal

Pada perjanjian yang sudah baku biasanya sudah dicantumkan syarat-syarat yang kadang tujuannya untuk melepaskan tanggung jawab, atau membatasi tanggung jawab yang dibuat oleh salah satu pihak.

Pihak lain mungkin tidak mengetahui syarat-syarat tersebut secara rinci, atau mungkin tahu tetapi akibat-akibat yang mungkin terjadi belum diketahui.

²⁵ Patrick Purwahid, **Asas Itikad Baik Kepatuhan dalam Perjanjian**, UNDIP Semarang, 1986, hal. 3.

Hal tersebut dapat terjadi karena adanya kebutuhan yang mendesak terpaksa menanda tangani perjanjian tersebut.

Oleh karenanya, perlu adanya perlindungan hukum agar masing-masing pihak yang melakukan perjanjian tidak saling dirugikan.²⁶

Dalam perjanjian yang mengandung asas konsensualitas, asas kebebasan dan asas kekuatan mengikat, mempunyai system terbuka seperti yang disebutkan dalam B.W pasal 1338 ayat (1) menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya.

Dengan demikian, siapa saja boleh membuat perjanjian tentang apa saja, dan perjanjian itu mengikat mereka yang membuatnya seperti suatu undang-undang.

2. *Bill of Lading*

Dalam pasal 506 ayat (1) *Wetboek van Koophandel (W.v.K)* dinyatakan bahwa *konosemen* adalah surat bertanggal yang isinya menyatakan bahwa pengangkut telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu yang ditunjuk, dan menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk termasuk dengan syarat apa penyerahan itu akan dilakukan.

²⁶ Mariani Darus, *Perlindungan terhadap Konsumen dari Sudut Perjanjian Baku*, kertas kerja pada symposium “Aspek-aspek Hukum Masalah Perlindungan Konsumen, Jakarta, 16-18 Oktober 1980.

Menurut *Rene de Kerchove* memberi batasan tentang *Bill of Lading* sebagai berikut :²⁷

Bill of Lading is a document by which the master of the ship acknowledge having received in good order and condition certain specified goods consigned to him by some particular shipper, and binds himself to deliver them in similar condition unless the perils of the sea, fire or enemies prevent him to the consignee of the shipper at the of destination on their paying him the stipulated freight.

Dari batasan tersebut kurang lebih dapat diartikan sebagai berikut :

Bill of Lading adalah suatu dokumen dimana Nahkoda menyatakan menerima dalam keadaan dan kondisi baik suatu barang tertentu yang diserahkan kepadanya oleh Pengirim, dan mengikatkan dirinya untuk menyerahkannya dalam kondisi yang sama, jika tidak ada bahaya laut, kebakaran atau musuh merintanginya kepada Penerima ditempat tujuan tertentu sebagaimana ditetapkan dalam pembayaran biaya angkutan.

The Hague Rules 1924 tidak memberikan pengertian tentang tentang *Bill of Lading*, hanya menyebutkan sepintas lalu saja seperti yang tercantum dalam *article 1b* yaitu : “ *contract of carriage applies only to the contract of carriage covered by bill of lading or any similar document of title, in so far as document related to the carriage of goods at sea* “

Sedangkan menurut *The Hamburg Rules 1978* pasal 1 ayat 7 dikatakan bahwa : *Bill of Lading* adalah suatu dokumen yang menyatakan bahwa kontrak pengangkutan melalui laut, pengambil alihan tanggung jawab oleh

²⁷ Rene de Kerchove, *Maritime Dictionhary*, Nostrand Company, New York, 1954, page 16.

pengangkut dengan mana pengangkut untuk selanjutnya menyerahkannya kepada yang berhak menerima setelah penerima menyerahkan dokumen bukti pemilikan atas barang tersebut.

Dengan demikian fungsi *Bill of Lading* adalah merupakan :

- a. bukti penerimaan barang
 - b. bukti adanya perjanjian pengangkutan barang
 - c. bukti pemilikan atas barang yang tercantum dalam dokumen tersebut
- a). Fungsi *Bill of Lading* sebagai bukti penerimaan barang.

Bill of Lading diterbitkan oleh pengangkut berdasarkan Resi Mualim atau atau *Mate's Receipt* yang ditanda tangani oleh pihak kapal.

Apabila *Mate's Receipt* sudah ditanda tangani oleh pihak kapal tersebut berarti barang yang akan diangkut sudah diterima diatas kapal.

Selanjutnya *Mate's Receipt* yang sudah ditanda tangani pihak kapal oleh Pengirim ditukarkan dengan *Bill of Lading*.

Dengan demikian, *Bill of Lading* merupakan bukti penerimaan barang, karena baru akan diberikan kepada Pengirim setelah barang dimuat diatas kapal.²⁸

Kapan saatnya barang dimuat diatas kapal, menurut *The Hague Rules 1924* adalah saat barang tersebut dikaitkan dengan takal kapal dipelabuhan pemuatan.

²⁸ Gondokusuma, Tuti Triyanti, **Pengangkutan Melalui Laut**, UNDIP Semarang, 1979, buku kedua, hal. 91

- b). Fungsi kedua *Bill of Lading* merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan barang.

Bill of Lading merupakan surat perjanjian pengangkutan antara tiga pihak yaitu antara pengirim barang, pengangkut, dan penerima barang, tetapi meskipun perjanjian antara tiga pihak, *Bill of Lading* termasuk dalam golongan perjanjian *unilateral*, karena hanya pengangkut yang menentukan syarat-syarat perjanjian tersebut tetapi mengikat pihak-pihak yang lain dengan adanya "*Casatoria Clause*" yang berbunyi sebagai berikut:²⁹

"In accepting this Bill of Lading, the skipper, and consignee agree to be bound by all its stipulations, exeptions, and conditions, whether written, printed, or stamped on the front or back here of this Bill of Lading".

Dengan menerima *Bill of Lading* ini, si pengirim dan si penerima barang menyatakan setuju atau tunduk kepada syarat-syarat, pengecualian-pengecualian, dan ketentuan-ketentuan yang ditulis, dicetak, atau dicap pada halaman muka atau belakang *Bill of Lading* ini.

Dalam *Bill of Lading*, hanya pengangkut yang menentukan syarat –syarat perjanjian, karena dari ketiga pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan itu hanya pengangkut yang tetap, pihak yang lain dapat berganti-ganti. Oleh karenanya, untuk mencegah pengangkut agar tidak berbuat sewenang-wenang, perlu diadakan aturan-aturan pembatasan

²⁹ Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut* Jilid 3, Bhartara Karya Aksara, Jakarta, 1981, hal. 42.

wewenang pengangkut. Pembatasan tersebut berupa peraturan dari pemerintah negara yang bersangkutan dan dicantumkan di dalam *Bill of Lading* yang disebut "*Paramount Clause*".

Paramount Clause itu menyatakan bahwa bagi *Bill of Lading* itu berlaku hukum negara di negara mana kapal tersebut didaftarkan. Ketentuan dalam *Bill of Lading* yang dibuat oleh Pengangkut tidak boleh bertentangan dengan hukum negara dimaksud, misalnya W.v.K untuk Indonesia, *Carriage of Goods by Sea Act* 1936 untuk Amerika Serikat, atau *Carriage of Goods by Sea Act* 1924 untuk Inggris.

PT. PELNI yang memiliki kapal-kapal untuk pelayaran di dalam wilayah perairan territorial Indonesia menggunakan *Paramount Clause* W.v.K sebagai berikut :³⁰

Yang berlaku bagi *Bill of Lading* ini adalah hukum Indonesia dengan memperhatikan hal-hal yang ditetapkan di dalam *Bill of Lading* ini. Isi *Bill of Lading* ini dianggap sebagai tidak berlaku apabila bertentangan dengan peraturan dalam pasal 470 W.v.K

Untuk kapal-kapal berbendera Indonesia yang melayari trayek Internasional, umumnya menggunakan *Paramount Clause* yang mengacu pada *The Hague Rules* atau aturan Den Haag 1924. Meskipun pemerintah Indonesia belum meratifikasi Konvensi Internasional, tetapi dalam praktek sudah lazim dilakukan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran dalam

³⁰ Istopo, op. cit hal 69

membuat *Bill of Lading*. Hal ini dimungkinkan karena menurut pasal 517c W.v.K memberi kesempatan kepada *The Hague Rules* berlaku di Indonesia untuk barang-barang yang dimasukkan ke dalam wilayah Indonesia, sedangkan pasal 470 ayat1 W.v.K mempunyai makna yang sama dengan pasal III ayat 8 *The Hague Rules*. Dengan demikian, penggunaan *The Hague Rules* 1924 sebagai *Paramount Clause Bill of Lading* perusahaan-perusahaan pelayaran di Indonesia yang melayari trayek Internasional tidak bertentangan dengan hukum di Indonesia

c). Fungsi ketiga *Bill of Lading* merupakan bukti pemilikan barang.

Bill of Lading dapat diendosir dan dapat diperjual belikan, oleh karenanya memiliki *Bill of Lading* berarti sekaligus memiliki barang yang disebutkan didalam *Bill of Lading* tersebut.³¹

3. Tanggung Gugat dalam Perjanjian Pengangkutan

Pasal 468 *Wetboek van Koophandel* merumuskan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai dari saat penerimaan barang dipelabuhan pemuatan sampai dengan saat penyerahannya dipelabuhan tujuan.

³¹ Tuti Triyanti Gondokusumo, op. cit, hal. 101

Ketentuan tersebut pada hakekatnya mengatur dua hal, yaitu bahwa :

- a. periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak barang diterima untuk diangkut sampai dengan penyerahannya kepada penerima ; dan
- b. pengangkut mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut.

Ketentuan tersebut bersifat umum karena tidak dijelaskan secara konkrit dimana barang dianggap telah diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dan dimana barang dianggap telah diserahkan kepada penerima. Pembuat undang undang nampaknya menyerahkan hal tersebut kepada pihak pihak yang bersangkutan untuk menyepakatinya atau diserahkan kepada kebiasaan praktek dilapangan. Sebagaimana diketahui, penerimaan barang dapat dilakukan didermaga, ditongkang, digudang dan sebagainya, demikian pula penyerahan barang dipelabuhan tujuan. *Wetboek van Kophandel* tidak secara tegas mengatur dimana saat penerimaan dan penyerahan barang.

Pengangkut selama periode tersebut terikat untuk mengganti kerugian yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang-barang, baik seluruhnya ataupun sebagian atau karena kerusakan barang, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang-barang atau adanya kerusakan barang adalah akibat dari suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya akibat dari sifat, keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahan pengirim. Perumusan pasal 468 ayat 2 W.v.K tersebut diatas

apabila dihubungkan dengan pasal 1245 BW, maka pasal 1245 B.W dengan tegas menyebut “ *overmacht* ” atau dengan keadaan memaksa.³²

Pada pasal 468 ayat 2 W.v.K digunakan istilah peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah.

Perumusan undang-undang membawa serta penentuan bahwa barang siapa menggugat si pengangkut, pada umumnya cukup mendalihkan bahwa barang yang diangkut tersebut telah diterima oleh pengangkut dalam keadaan baik dan diserahkannya dalam keadaan cacat, rusak atau tidak lengkap.

Dalam keadaan semacam itu pihak pengangkut harus dapat membuktikan bahwa telah terjadi sesuatu peristiwa yang mengakibatkan cacat atau rusaknya barang, peristiwa mana sebelumnya tidak dapat diduganya, yang umumnya disebut “ *Marine Note of Protest* ”.

The Hague Rules 1924 secara lebih tegas menyebutkan bahwa pengangkutan barang meliputi periode sejak barang dimuat diatas kapal sampai dengan saat barang tersebut dibongkar dari kapal.

Dalam praktek pelayaran,periode tanggung jawab tersebut lazim disebut “*from tackle to tackle*”.

Seperti dikemukakan diatas, sebenarnya juga dapat dipersoalkan, saat mana barang dianggap telah dimuat dan saat mana barang dianggap telah dibongkar.

³² Purwosutjipto, **Pengertian Pokok Hukum dagang Indonesia**, buku 5, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Djambilan, Jakarta, 2000, halaman 190

Pengertian yang lazim dianut adalah periode tersebut mulai sejak barang dimasukkan kedalam kapal dengan alat pemuatan sampai barang tersebut dikeluarkan dari kapal dengan alat pembongkaran. Pekerjaan memuat dan membongkar barang ke / dari kapal dipelabuhan merupakan kegiatan yang dilakukan di terminal dimana barang tersedia untuk dimuat dan atau dibongkar. Dalam praktek pengangkutan laut, pengangkut menerima barang untuk diangkut atau dikapalkan di darat dipelabuhan pemuatan dan menyerahkannya kepada penerima juga di darat dipelabuhan tujuan. Dengan kata lain, kegiatan penyelenggaraan angkutan melalui laut pada hakekatnya meliputi kegiatan penerimaan, penyimpanan, pemuatan, pelaksanaan pengangkutan dilaut, pembongkaran dan penyimpanan sebelum barang diserahkan kepada penerima barang. Dalam pelaksanaannya, berbagai mata rantai kegiatan di darat tersebut dilakukan oleh perusahaan independent seperti perusahaan ekspedisi muatan kapal laut dan perusahaan bongkar muat.

Tuntutan ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan barang biasanya berkisar pada masalah apakah terjadinya peristiwa kehilangan atau kerusakan barang tersebut pada waktu barang sudah berada diatas kapal atau di terminal, yaitu sebelum barang dimuat atau setelah barang dibongkar dari kapal dipelabuhan tujuan.

Konvensi Hamburg yang dikenal dengan sebutan *The Hamburg Rules 1978* mengantisipasi masalah tersebut dengan memperluas periode tanggung jawab pengangkut dengan menggariskan bahwa periode tanggung jawab pengangkut

meliputi periode dimana pengangkut mulai menguasai barang dipelabuhan pemuatan, selama barang dalam pengangkutan dilaut dan selama masih menguasai barang yang bersangkutan dipelabuhan tujuan.³³

Dalam hal apa pengangkut dianggap menguasai barang dinyatakan dalam pasal 4 *The Hamburg Rules 1978* sebagai berikut

- a. Sejak saat pengangkut menerima penyerahan barang dari :
 - 1) pengirim barang atau orang yang bertindak atas namanya ,atau
 - 2). suatu badan atau pihak ketiga kepada siapa berdasarkan undang undang atau peraturan yang berlaku dipelabuhan pemuatan, dimana barang tersbut diserahkan untuk dikapalkan
- b. Sampai barang tersebut diserahkan :
 - 1) dengan jalan menyerahkan barang tersebut kepada penerima barang
 - 2) dalam hal dimana penerima tidak menerima barang tersebut dari pengangkut, dengan jalan menempatkan barang tersebut dalam kekuasaan penerima barang , sesuai dengan perjanjian atau perundang undangan atau sesuai dengankebiasaan perdagangan tertentu yang berlaku dipelabuhan pembongkaran,atau
 - 3) dengan jalan menyerahkan barang kepada suatu badan atau pihak ketiga lainnya kepada siapa menurut undang undang dan peraturan yang berlaku dipelabuhan bongkar dimana barang harus diserahkan.

³³ Umar, M. Husseyn, **Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta 2001, buku 3, halaman 205

Hamburg Rules 1978 secara resmi berlaku sejak 1 November 1992 yaitu setelah 20 negara telah meratifikasi konvensi tersebut.³⁴

Dengan adanya containerisasi pengangkutan barang, lahirlah system pengangkutan gabungan antar moda atau antar wahana. Konsep transportasi antar moda lahir dari suatu pendekatan yang dinamis terhadap system transportasi yang diselenggarakan secara terpadu, mau tidak mau membawa implikasi dibidang hukum.

Ciri khusus transportasi antar moda adalah bahwa penyeleggaraannya dilakukan dengan menggunakan lebih dari satu moda transportasi dibawah satu dokumen dan satu operator yang bertanggung jawab.

Hal tersebut merupakan upaya untuk mewujudkan tingkat efisiensi yang menguntungkan baik bagi pemilik barang, maupun operator, tetapi juga menimbulkan masalah dibidang hukum. Selama ini dunia transportasi yang meliputi berbagai sektor, transportasi darat, transportasi laut, maupun transportasi udara telah berjalan menurut polanya masing-masing, baik secara operasional maupun segi hukum yang mengaturnya.

Apabila terjadi transportasi yang meliputi lebih dari satu moda, penyelenggaraanya dilakukan sesuai dengan pola operasi yang terdapat pada sektor-sektor atau moda yang bersangkutan, demikian pula hukum yang mengaturnya.

³⁴ Husyen Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, buku 3, hal.63.

Berkembangnya lalu lintas angkutan internasional dengan container merupakan wujud perkembangan teknologi dalam transportasi antar moda. Perjalanan barang dalam proses transportasi pada hakekatnya diatur oleh perangkat peraturan perundang-undangan yang terpisah satu sama lain, yaitu perundang-undangan transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Dalam hal barang diangkut melalui berbagai moda angkutan dapat terjadi perbenturan antara rezim hukum yang satu dengan rezim hukum yang lainnya.

Di negara-negara berkembang termasuk Indonesia, peraturan perundang-undangan belum dapat meliputi semua aspek tanggung jawab pihak-pihak yang terlibat dalam proses penyelenggaraan transportasi.

Sedangkan kenyataannya, dalam perdagangan internasional termasuk ke dan dari Indonesia kegiatan jasa usaha demikian itu semakin berperan. Di banyak negara hal ini tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan tetapi lahir dan berkembang dalam praktek perdagangan dan transportasi. Mengingat seperti digambarkan diatas beragamnya tanggung jawab pengangkut yang berlaku ditiap-tiap rezim moda angkutan, operator transportasi antar moda biasanya mencoba membatasi tanggung jawabnya pada moda angkutan yang digunakan atau tempat bertemunya berbagai moda. Untuk mengatasi hal demikian, atas prakarsa kalangan perdagangan dari berbagai negara lahirlah *International Chamber of Commerce Rules for Combined Transport Document (ICC Rules No. 298 / 1980)* yang mencoba menyeragamkan

dokumen-dokumen transport termasuk mengenai periode tanggung jawab pengangkut dan ganti rugi. Dokumen tersebut selanjutnya dikembangkan untuk disesuaikan dengan *United Nation Convention on International Multi Modal transport of Goods 1980*.

Pasal 1 ayat 2 Konvensi transportasi Multimodal mengatakan bahwa yang dimaksud dengan transportasi multimodal adalah transportasi yang berbeda dari suatu tempat disuatu negara dimana barang diterima dalam kekuasaan pengangkut ketempat yang ditentukan untuk penyerahan barang yang terletak dinegara lain, dimana saat perpindahan antar moda tanpa melalui proses pembongkaran dan pemuatan kembali.

Periode tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang diterima oleh pengangkut dari pengirim barang atau sejak barang dalam kekuasaan pengangkut sampai dengan barang diserahkan kepada penerima. Permasalahannya disini adalah dimana titik penerimaan dan penyerahan barang tersebut ditentukan baik oleh pengangkut maupun oleh pengirim atau penerima barang. Penyeragaman terhadap ketentuan tersebut sangat diperlukan sehingga periode tanggung jawab pengangkut menjadi jelas.

Dalam PP 82 tahun 1999 pasal 90 tentang angkutan diperairan disebutkan bahwa perusahaan pengangkutan wajib mengangkat penumpang, hewan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.

Sebelum melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksudkan diatas perusahaan angkutan harus memastikan bahwa :

- a. sarana angkutan telah memenuhi persyaratan kelaikan dan tetap memperhatikan keselamatan pelayaran sesuai dengan peraturan perundang undangan yang berlaku ;
- b. sarana angkutan telah diawaki, diperlengkapi dan diberi pasokan logistik ;
- c. ruang penumpang, ruang muatan, ruang pendingin dan tempat penyimpanan lain dikapal memadai dan aman untuk ditempati penumpang dan atau dimuati barang ; dan
- d. Pemuatan, penanganan, penyimpanan, penumpukan dan pembongkaran barang dan atau naik turun penumpang, hewan dilakukan secara cermat dan berhati-hati.

Persiapan – persiapan sebelum melaksanakan kewajiban tersebut diatas sama seperti halnya pada aturan Den Haag 1924 yang disebut "*Due Diligence*".

Dalam hal terjadi kerusakan barang PP 82 tahun 1999 pasal 92 ayat 3 menyebutkan bahwa ganti rugi ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran tidak disebutkan berapa besarnya ganti rugi tersebut, tetapi dalam W.v.K pasal 470 dinyatakan bahwa pengangkut berwenang untuk mensyaratkan bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk tidak hadir dari suatu jumlah tertentu atas tiap barang yang

diangkut, kecuali bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan. Batas tersebut tidak boleh lebih rendah dari Rp. 600,-³⁵

Rendahnya jumlah batas tanggung gugat dalam W.v.K yang berasal dari zaman Belanda tersebut banyak negara-negara asing khawatir apabila tuntutan ganti rugi sampai di pengadilan Indonesia dimana pengadilan menerapkan hukum yang sudah ketinggalan zaman.

Dalam praktek, tuntutan ganti rugi diselesaikan melalui negosiasi oleh para pihak yang bersangkutan.

³⁵ Husseyn Umar, op. cit, halaman 191.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PENELITIAN

Penelitian hukum normatif merupakan penelitian kepustakaan yaitu penelitian terhadap data sekunder.

Data sekunder yang dimaksud adalah peraturan perundang-undangan atau hukum positif yang berkaitan dengan pengangkutan barang melalui laut yang merupakan bahan hukum primer dan rancangan peraturan perundang-undangan yang merupakan bahan hukum sekunder.

Penelitian dilakukan terhadap asas-asas hukum yang terkandung didalamnya yang berkaitan dengan pokok permasalahan.

1. Periode Tanggung Jawab Pengangkut dalam Perkembangan Angkutan Laut

a. *The Hague Rules 1924*

The Hague rules 1924 mengatur pengangkutan barang melalui laut secara "Port to Port".

Tanggung jawab pengangkut dimulai saat barang dimuat kedalam kapal dipelabuhan pemuatan dan berakhir saat barang dibongkar dari kapal dipelabuhan pembongkaran.

Ketentuan tersebut sebagaimana disebutkan dalam pasal 1 (e) *The Hague Rules 1924* sebagai berikut :

internasional *The Hague Rules* sudah lazim digunakan sebagai dasar hukum dalam pembuatan *Bill of lading* oleh pengangkut dengan menggunakan kapal-kapal Indonesia.

Oleh karenanya ketentuan-ketentuan *The Hague Rules* tersebut turut menentukan hubungan hukum antara pengangkut dan pengirim barang, termasuk didalamnya adalah tentang jangka waktu atau periode tanggung jawab pengangkut.

Tanggung jawab pada hakekatnya terdiri dua aspek yaitu tanggung jawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya atau "*Responsibility*" dan tanggung jawab ganti rugi atau tanggung gugat yaitu kewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan atau "*liability*".³⁸

Jangka waktu tanggung jawab pengangkut sebagaimana telah disebutkan diatas adalah mulai dari "*tackle to tackle*", sedangkan besarnya ganti rugi adalah £ 100 (seratus) pound sterling untuk setiap kolly barang yang hilang atau rusak, sebagaimana dinyatakan dalam pasal 4 ayat (5).

³⁸ Husseyn Umar, **Hukum Maritim dan Masalah Pelayaran di Indonesia**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta 2001, buku kedua halaman 179.

" Carriage of goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship ".³⁶

Pengangkutan barang-barang meliputi suatu jangka waktu sejak barang-barang mulai dimuat sampai pada waktu dibongkar dari kapal.

Saat barang dimuat adalah saat barang tersebut dikaitkan dengan takal kapal dipelabuhan pemuatan, dan saatnya barang dibongkar adalah pada waktu barang tersebut dilepaskan dari takal kapal dipelabuhan pembongkaran.

Dikatakan juga bahwa jangka waktu atau periode kontrak pengangkutan barang menurut *The Hague Rules 1924* adalah *" from tackle to tackle "*³⁷

Dengan demikian, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan atau kehilangan barang diluar jangka waktu tersebut.

Kerugian tersebut masih menjadi tanggung jawab pengirim atau shipper.

Setelah barang dimuat diatas kapal, pihak kapal akan menerbitkan dokumen penerimaan barang yang disebut *" Mate Receipt "* atau Resi Muallim.

Oleh *shipper*, resi muallim ini kemudian diserahkan kepada pengangkut untuk memperoleh *Bill of lading*. Meskipun pemerintah Indonesia belum meratifikasi konvensi tersebut tetapi karena kebutuhan dalam pelayaran

³⁶ Kibria, *Use of Maritime Transport*, United Nations 1975, page 421

³⁷ Tuti Triyanti Gondokusumo, op. cit. hal. 69

b. *The Hague – Visby Rules (The Hague Rules as amended by Protocol Brussel 1968)*

Naskah untuk mengubah *The Hague Rules* pada batas tertentu disetujui tahun 1968 dan mulai berlaku 23 Juni 1977.³⁹

Berkaitan dengan periode tanggung jawab pengangkut, aturan dalam konvensi ini tidak mengalami perubahan.

Tanggung jawab pengangkut meliputi periode sejak barang dimuat kedalam kapal sampai dengan saat barang dibongkar dari kapal atau "*tackle to tackle*".

Tetapi pada aturan yang menyangkut ganti rugi atas kerugian yang timbul dari kehilangan atau kerusakan barang mengalami perubahan.

Ganti rugi menurut pasal 4 ayat (5) ditentukan sebesar maksimum Fr 10.000 per *colly* atau Fr 30 per kg diambil mana yang lebih tinggi.

Satu Franc menurut pasal 4 ayat 5d adalah satu satuan uang yang bernilai 65,5 miligram emas dari campuran 900 per seribu.

c. *Hamburg Rules 1978*

Periode tanggung jawab pengangkut menurut *Hamburg Rules 1928* lebih luas bila dibandingkan dengan *The Hague Rules 1924* ataupun *The Hague – Visby Rules 1968*.

³⁹ Istopo, opcit halaman 374

Sebagaimana dinyatakan dalam pasal 4 ayat (1) periode tanggung jawab pengangkut meliputi jangka waktu selama pengangkut menguasai barang-barang yang akan diangkut dipelabuhan pemuatan, selama pengangkutan dan dipelabuhan pembongkaran.

" The responsibility of the carrier for the goods under this convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge ".⁴⁰

Istilah menguasai barang yang dimaksudkan dalam pasal tersebut adalah :

- 1). mulai pada waktu pengangkut mengambil alih barang-barang dari :
 - a). pengirim, atau orang yang bertindak atas nama pengirim ; dan
 - b). penguasa yang berwenang atau pihak ketiga yang menurut hukum atau peraturan yang berlaku dipelabuhan pemuatan dimana barang-barang harus diserahkan untuk pengapalannya .
- 2). sampai saat *carrier* menyerahkan barang-barang :
 - a). kepada penerima ;
 - b). dalam hal penerima tidak menerima barang-barang dari pengangkut, dengan cara menempatkan barang-barang itu dalam pengurusan si penerima sesuai dengan kontrak atau hukum atau kebiasaan dalam perdagangan, yang berlaku dipelabuhan pembongkaran ; dan

⁴⁰ Kibria, *Use of Maritime Transport*, United Nations 1975, page 434

c). dengan menyerahkan barang-barang kepada penguasa yang berwenang atau pihak ketiga yang menurut hukum atau peraturan yang berlaku dipelabuhan pembongkaran, dimana barang-barang itu harus diserahkan

Hamburg Rules menghapuskan kekebalan pengangkut dengan asas tanggung jawab penuh, kecuali keadaan luar biasa yang tidak dapat dikuasainya sebagaimana dinyatakan dalam pasal 5 ayat (1).

Dengan demikian, pengangkut tetap bertanggung jawab atas " *navigational fault* " yang dilakukan oleh nahkoda atau para pelaut.

Batas tanggung gugat atau ganti rugi atau *liability* menurut *Hamburg Rules* pasal 6 ayat (1) adalah sebesar 835 SDR per *colly* atau 2,5 SDR per kg atas barang yang hilang atau rusak diambil yang lebih tinggi.

1 (satu) SDR (*Special Drawing Right*) menurut IMF tahun 1988 = US\$ 1,40.⁴¹

Perbandingan antara *The Hague Rules* dan *Hamburg Rules* berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut dapat diringkas sebagai berikut :

⁴¹ Istopo, op. cit hal 32

Tabel 3

Periode Tanggung Jawab dan Tanggung Gugat Pengangkut

Konvensi	Periode Tanggung Jawab	Ganti rugi	Pengajuan Claim	Time Bar	Document
Hague Rules 1924	Diatas kapal Dari tackle to tackle (Pasal 1e)	£100 per unit Pasal 4 (5)	3 hari Pasal 3 (6)	1 tahun Pasal 3 (6)	Bill of Lading (Pasal 1b)
Hague – Visby Rules 1968	Diatas kapal Dari tackle to tackle (Pasal 1e)	Fr 10.000/unit Atau Fr 30/ kg diambil yang lebih tinggi Pasal 4 (5)	3 hari Pasal 3 (6)	1 tahun Pasal 3 (6)	Bill of Lading (Pasal 1b)
Hamburg Rules 1978	Selama barang dalam kekuasaan pengangkut Pasal 4 (1)	835 SDR / unit atau 2,5 SDR per kg diambil yang lebih tinggi Pasal 6 (1a)	15 hari Pasal 19 (2)	2 tahun Pasal 20 (1)	Bill of Lading atau dokumen yang lain Pasal 14 (1)

d. International Chamber of Commerce Rules 1978 (ICC Rules 1978)

Peraturan ini dibuat oleh *International Chamber of Commerce* sebagai upaya untuk memberi kemudahan dalam transportasi perdagangan international melalui pembaruan perundang-undangan dan dokumen pengangkutan guna mengantisipasi perkembangan teknologi transportasi. Dengan adanya system containerisasi angkutan barang maka kontrak pengangkutan mengalami perubahan, tidak lagi " port to port " tetapi

gabungan angkutan darat dan angkutan laut yang dikenal dengan "*combined transport*".⁴²

Untuk maksud tersebut, *International Chamber of Commerce* melalui Asosiasi Freight Forwarder Internasional membuat "*Standard Condition*" untuk digunakan dalam "*combined transport Bill of Lading*".

Periode tanggung jawab pengangkut menurut aturan 6A (1) dinyatakan bahwa :

" *the carrier shall be liable for loss or damage to the goods occurring between the time he takes the goods into his charge and the time of delivery*".

Dengan demikian, tanggung jawab pengangkut menurut *Combined Transport Rules* ini lebih luas bila dibandingkan dengan tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules*. Tanggung gugat atau *liability* untuk barang yang hilang atau rusak maksimum 2 SDR per kg, kecuali nilai yang lebih tinggi telah ditentukan dalam *Bill of Lading* dan nilai tersebut akan menjadi batas maksimum.

Freight forwarder di Indonesia disebut Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi adalah badan hukum yang usahanya ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut dan udara yang mencakup kegiatan

⁴² Kibria, *Manual on Freight Forwarding*, United Nations, New York 1990, page 116

penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran dan penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan atau *bill of lading*, klaim, asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya – biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang oleh yang berhak menerima.⁴³

Saat dimulai dan saat berakhirnya jangka waktu tanggung jawab pengangkut terkait dengan status pengapalan barang dalam *container* sebagaimana ketentuan "*Uniform Rules for a combined transport*".

Sebagaimana dikatakan dimuka bahwa carrier bertanggung jawab mulai dari saat carrier menerima barang kedalam penguasaannya sampai dengan saat carrier menyerahkannya kepada penerima. Apabila ketentuan tersebut dibandingkan dengan pasal W.v.K mengandung kesamaan. Artinya periode atau jangka waktu tanggung jawab pengangkut *ICC Rules* dapat diterima karena tidak bertentangan dengan hukum nasional.

Permasalahannya adalah kapan saatnya barang tersebut dianggap sudah masuk dalam tanggung jawab *carrier*, sudah barang tentu perlu adanya ketentuan yang mengaturnya, apakah digudang pengirim barang, digudang pelabuhan atau saat diangkat dengan takal kapal sebagaimana aturan *The Hague Rules*.

⁴³ Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 10 tahun 1988.

e. *Multimodal Transport Rules 1980*

Dalam pasal 1 (a) *Multimodal Transport Rules* menyatakan bahwa :

" *International Multimodal Transport* " adalah pengangkutan barang dengan menggunakan sekurang-kurangnya dua moda atau wahana angkutan yang berbeda dari suatu tempat dinegara tertentu dimana barang diambil alih penguasaannya oleh " *Multimodal Transport Operator* " selaku *carrier*, kesuatu tempat yang ditentukan dinegara lain sebagaimana tercantum dalam *Multimodal Transport Bill of Lading*. *Carrier* dalam konvensi ini disebut *Multimodal Transport Operator* adalah setiap orang yang melaksanakan sendiri atau melakukannya melalui orang lain yang bertindak atas namanya menyelenggarakan transportasi antar moda berdasarkan suatu kontrak dapat bertindak sebagai pengangkut yang sebenarnya atau sebagai orang yang membuat kontrak transportasi multimodal bukan sebagai agen, tetapi sebagai prinsipal.

Konvensi menegaskan bahwa dokumen transportasi multimodal merupakan bukti tentang adanya kontrak transportasi multimode.

Sekaligus merupakan bukti bahwa barang telah diterima dan dalam penguasaan " *multimodal transport operator* " dimana wajib untuk menyerahkannya kepada penerima.

Multimodal Transport Document tersebut merupakan surat berharga yang dapat diperdagangkan.

Konvensi menganut prinsip bahwa *Multimodal Transport Operator* bertanggung jawab atas barang sejak dan selama barang berada dalam kekuasaannya.

Dengan demikian, periode tanggung jawab pengangkut dalam *Multimodal Transport* sama dengan ketentuan periode tanggung jawab pengangkut dalam *ICC Rules*.

Tanggung gugat (*liability*) atas barang yang hilang atau rusak sebagaimana disebutkan dalam pasal 16 *Multimodal Transport Rules* adalah sebesar 920 SDR per unit atau 2,75 SDR per kg barang yang hilang atau rusak diambil yang lebih tinggi dan ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang-barang sebesar 2,5 kali besarnya biaya angkut atas barang tersebut.

Tabel 4

**Perbandingan Tanggung Jawab Pengangkut dalam System Containerisasi
Angkutan Barang**

Konvensi	Periode TanggungJawab	Ganti rugi	Pengajuan Claim	Time Bar	Document
ICC Rules 1978	Sejak barang diterima pengangkut s/d diserahkan kepada penerima CY to CY atau CFS to CFS.	Maksimum Fr. 30 = 2 SDR / kg. Berat bruto pasal 11 (c) kelambatan penyerahan barang bila diperjanjikan maks = freight rate pasal 14.	7 hari pasal 10	9 bulan sejak barang diserahkan atau seharusnya diserahkan kepada penerima pasal 19	Combined Transport B/L
Multimodal Transport Rules 1980	Place of taking in charge to the place of delivery CY to CY atau CFS to CFS Pasal 14 (1)	2,75 SDR / kg atau 920 SDR / unit atau 8,33 SDR / kg bila termasuk perairan pedalaman. 2,5 kali freight rate untuk keterlambatan penyerahan barang pasal 18 (1), (2), (3).	Maksimum 6 hari setelah penyerahan atau seharusnya diserahkan Pasal 24 (2)	2 tahun pasal 25 (1)	Multimodal Transport B/L

2. Hukum Nasional

a. KUH Perdata buku III tentang perikatan.

Dalam buku III B.W menganut system terbuka, artinya para pihak bebas untuk mengadakan kontrak dengan siapapun, menentukan syarat-syaratnya, pelaksanaannya, bentuk kontrak, baik lisan maupun tertulis.

Hukum kontrak adalah mekanisme hukum dalam masyarakat untuk melindungi harapan-harapan yang timbul dalam pembuatan perjanjian demi perubahan masa datang yang bervariasi kinerja seperti pengangkutan, pelayanan dan pembayaran dengan uang.

Dengan demikian hukum kontrak adalah keseluruhan dari norma hukum yang mengatur hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum.⁴⁴

Akibat hukum yaitu timbulnya hak dan kewajiban, hak merupakan sebuah kenikmatan dan kewajiban merupakan beban.

Sebagaimana disebutkan dalam pasal 1319 B.W bahwa semua perjanjian, baik yang mempunyai nama khusus maupun yang tidak dikenal dengan suatu nama tertentu tunduk pada peraturan umum yang termuat dalam bab ini dan bab yang lalu.

Didalam Buku III B.W dikenal asas yang penting yaitu :

⁴⁴ Salim HS, *Perkembangan hukum kontrak innominaat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta 2003, halaman 4.

1). asas kebebasan berkontrak

Asas kebebasan berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan pasal 1338 ayat 1 :

Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk :

- a). membuat atau tidak membuat perjanjian ;
- b). mengadakan perjanjian dengan siapapun ;
- c). menentukan isi perjanjian, pelaksanaan dan persyaratannya ; dan
- d). menentukan bentuk perjanjian, yaitu tertulis atau lisan.

2). asas konsensualisme

Asas konsensualisme dapat disimpulkan dalam pasal 1320 ayat 1 B.W.

Dalam pasal itu ditentukan bahwa salah satu syarat sahnya perjanjian, yaitu adanya kesepakatan kedua belah pihak. Asas konsensualisme merupakan asas yang menyatakan bahwa perjanjian pada umumnya tidak diadakan secara formal, tetapi cukup dengan adanya kesepakatan kedua belah pihak.

Kesepakatan merupakan persesuaian antara kehendak dan pernyataan yang dibuat oleh kedua belah pihak.

3). *asas pacta sunt servanda*

Asas *pacta sunt servanda* atau disebut juga asas kepastian hukum.

Hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak sebagai layaknya sebuah undang-undang.

Asas pacta sunt servanda dapat disimpulkan dalam pasal 1338 ayat 1 B.W yang menyatakan :

" Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi yang membuatnya "

4). *asas itikad baik*

Asas itikad baik dapat disimpulkan dari pasal 1338 ayat (3) B.W .

" Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik "

Asas itikad baik merupakan asas bahwa para pihak, yaitu pihak pemberi dan pengguna harus melaksanakan substansi kontrak berdasarkan kepercayaan atau keyakinan yang tegak atau kemauan baik para pihak.

5). *asas kepribadian (Personalitas)*

Asas personalitas merupakan asas yang menentukan bahwa seseorang yang akan melakukan dan atau membuat kontrak hanya untuk kepentingan perseorangan saja. Hal ini dapat dilihat dalam pasal 1315 dan pasal 1315 dan pasal 1340 B.W.

Pasal 1315 menyatakan : " Pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri "

Pasal 1340 menyatakan : Perjanjian hanya berlaku antar pihak yang membuatnya.

Namun ketentuan itu ada pengecualiannya. Sebagaimana yang disebutkan dalam pasal 1317 B.W : " dapat pula perjanjian diadakan untuk kepentingan pihak ketiga bila suatu perjanjian yang dibuat untuk diri sendiri, atau suatu pemberian orang lain, mengandung suatu syarat semacam itu ".

6). asas tanggung gugat

Dalam pasal 1338 ayat 2 dinyatakan bahwa perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak.

Disini dapat diambil kesimpulan bahwa selama tidak ada kesepakatan untuk menarik persetujuan tersebut berarti perjanjian harus dilaksanakan dengan segala resiko yang mungkin timbul pada masing-masing pihak..

Dengan demikian masing-masing pihak menerima tanggung gugat yang mungkin timbul. Dalam perjanjian pengangkutan laut antara pengirim barang dan pengangkut kecuali *carter*, dibuat secara lisan artinya cukup dengan kesepakatan. Kesepakatan tersebut sebelumnya didahului dengan adanya kesesuaian antara penawaran yang diberikan pengangkut dan permintaan yang dikehendaki oleh pengirim barang.

Persesuaian antara penawaran dengan permintaan pada umumnya tentang besarnya uang tambang atau " *freight rate* " tanggal

keberangkatan dan tanggal tiba dipelabuhan tujuan serta kondisi alat angkut yang disediakan. Tentang kondisi alat angkut pihak pengangkut akan memberikan informasi bahwa kapalnya memiliki "*document of compliance*" artinya kapal yang bersangkutan telah memenuhi dan melaksanakan "*International Safety Management*" sebagaimana ketentuan pasal 13 (2) "*International Maritime Organization (IMO)*".

Setelah ada kesepakatan, pengirim barang akan mengirimkan "*Shipping Instruction*" kepada pengangkut yang berisi keterangan rinci tentang pengirim, penerima, barang yang akan dikirimkan, tempat pembayaran uang tambang dipelabuhan pemberangkatan atau dipelabuhan tujuan dan ukuran jenis *container* yang diperlukan.

Ditinjau dari sisi hukum perdata, perjanjian dalam pengangkutan barang melalui laut, memiliki kesamaan dalam asas-asas hukumnya.

Asas kebebasan berkontrak masing-masing pihak, baik pengirim barang, maupun pengangkut bebas untuk menentukan isi perjanjian, bentuk perjanjian dan syarat-syarat perjanjian.

Diluar perjanjian *charter*, perjanjian dalam pengangkutan barang melalui laut dibuat secara lisan, hal ini selaras dengan asas konsensualisme.

Sebagai bukti adanya perjanjian, pihak pengangkut menerbitkan *bill of lading* yang dibuat secara tertulis yang memuat kewajiban dan hak

masing-masing pihak, keterangan rinci tentang barang yang diangkut, pengirim dan penerima barang serta syarat-syarat penyerahan barang.

Dengan adanya *bill of lading* dapat dikatakan perjanjian memenuhi asas kepastian, hukum, karena *bill of lading* dibuat secara tertulis dan merupakan lanjutan dari perjanjian yang dibuat secara lisan.

Oleh karena *bill of lading* yang merupakan dokumen pengangkutan merupakan lanjutan dari perjanjian pengangkutan barang melalui laut, maka memenuhi asas tanggung gugat, karena didalam dokumen tersebut diatur tentang ganti rugi yang diberikan pengangkut bila terjadi kerusakan atau kehilangan barang selama dalam periode tanggung jawab pengangkut.

b. *Wetboek van Koophandel*

Dalam buku II *Wetboek van Koophandel* Bab VA dapat ditarik asas-asas hukum yang penting, yaitu :

1). asas manfaat

Adanya kegiatan mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lain yang utilitasnya lebih tinggi, sehingga dapat memberikan manfaat bagi kemanusiaan dan peningkatan kesejahteraan sebagaimana disebutkan dalam pasal 466 :

" Pengangkut, yaitu seorang atau badan yang berjanji menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut seluruhnya atau

sebagian secara *time charter*, *voyage charter* atau dengan suatu perjanjian yang lain ".

2). asas kepastian hukum

Ini dibuktikan bahwa pengangkutan barang melalui laut dilakukan dengan perjanjian atau perjanjian tertulis ataupun lisan yang dibuktikan dengan adanya dokumen pendukung.

3). asas konsensual

Asas ini dapat dilihat bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan para pihak.

4). asas keselamatan barang

Asas ini terkandung dalam pasal 468, yang menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya mulai saat diterimanya, hingga saat diserahkan kepada si penerima ditempat tujuan.

5). asas pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan barang selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan.

Tidak ada dokumen angkutan, berarti tidak ada perjanjian pengangkutan.

6). asas koordinatif

Pengangkut dalam pengertian pasal 466 W.v.K adalah seseorang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang berdasarkan perjanjian pengangkutan.

Pada dasarnya dalam perbuatan hukum pengangkutan barang itu dijumpai dua pihak, yaitu pihak pengangkut dan pihak pengirim.

Bilamana dirumuskan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang ketempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lain berkewajiban untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk terselenggaranya pengangkutan tersebut.

Disini antara pengirim dengan pengangkut derajatnya sama tingginya, pengirim bukan bawahan pengangkut dan demikian juga sebaliknya, sehingga keduanya memiliki hubungan koordinasi demi terselenggaranya pengangkutan.

7). asas kebebasan berkontrak

Para pihak bebas untuk mengadakan suatu perjanjian pengangkutan dan untuk menentukan isinya.

8). asas tanggung gugat

Pasal 468 ayat 2 W.v. K menyatakan bahwa si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut sebagian atau seluruhnya tidak dapat diserahkannya, atau karena

terjadi kerusakan barang, kecuali kerusakan tersebut disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah, maupun dihindarinya, atau cacat bawaan barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si pengirim. Dengan demikian pengangkut bersedia untuk menerima tanggung gugat dari pemilik barang atas barang yang diangkutnya. Sebagaimana diketahui bahwa salah satu fungsi *bill of lading* adalah merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan. Dengan demikian, asas pembuktian dengan dokumen yang terkandung dalam *Wetboek van Koophandel* terpenuhi dengan adanya *Bill of Lading* yang merupakan dokumen pengangkutan. Setiap pengangkutan barang selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan, apabila tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan. Asas keselamatan barang sebagaimana terkandung dalam pasal 468 yaitu tentang kewajiban pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut terpenuhi dengan adanya *paramount clause* dalam *bill of lading* yang mengacu pada hukum pengangkutan tertentu, atau hukum negara yang bersangkutan.

Sebagai contoh, *Bill of Lading* PT. Pelni mengambil *paramount Clause* dari W.v.K, *Bill of Lading* PT. Djakarta Lloyd mengambil *Paramount Clause* dari *The Hague Rules* yang bersifat Internasional karena untuk pengangkutan antar negara.

Pasal 468 W.v.K pada hakekatnya mengatur dua hal, yaitu bahwa periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak barang diterima untuk diangkut sampai penyerahannya kepada penerima, dan kedua, pengangkut mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut.

Ketentuan tersebut bersifat umum, karena tidak dijelaskan secara konkret dimana barang dianggap telah diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dan dimana barang dianggap telah diserahkan kepada penerima. Pembuat undang-undang nampaknya menyerahkan hal tersebut kepada pihak-pihak yang bersangkutan untuk menyepakatinya atau diserahkan kepada kebiasaan praktek dilapangan.

Pasal 468 W.v.K ayat 2 mengandung asas tanggung gugat menyatakan bahwa pengangkut wajib mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut sebagian atau seluruhnya tidak dapat diserahkannya atau terjadi kerusakan, kecuali disebabkan oleh suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah / *force majeure* maupun dihindarkan atau cacat dari barang tersebut atau kesalahan pengirim.

Ganti rugi berdasarkan pasal 470 W.v.K adalah minimum f 600,- per potong kecuali sebelumnya diberitahukan tentang sifat dan nilai barang sebelum atau pada waktu penerimaan.

Sedangkan tanggung gugat menurut tonase berdasarkan pasal 474 W.v.K adalah maksimum f 50,- per meter kubik isi bersih kapal. Batas

waktu tuntutan ganti rugi menurut pasal 487 W.v.K adalah maksimum satu tahun sejak barang diserahkan atau seharusnya diserahkan.

Pemberitahuan tentang adanya kerusakan barang oleh penerima selambat-lambatnya diajukan dalam waktu tiga hari menurut pasal 486 W.v.K sejak barang diterima.

c. Undang-Undang No. 21 tahun 1992, tentang Pelayaran

Pasal 2 Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya pada diri sendiri.

1). asas manfaat

Setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan, dan pengembangan perikehidupan yang berkesimbangan bagi masyarakat.

2). asas usaha bersama dan kekeluargaan

Penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

3). asas adil dan merata

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

4). asas keseimbangan

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dengan prasarana, antara kepentingan pengguna dengan penyedia jasa antara kepentingan individu dengan masyarakat.

5). asas keselamatan

Pengangkutan barang mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang sejak barang diterima dari pengirim sampai pada saat barang diserahkan kepada penerima.

6). asas konsensual

Perjanjian tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan antar pihak-pihak.

7). asas pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan.

8). asas tanggung gugat

Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan karena kesalahannya.

Pasal 86 ayat 2 UU No. 21 tahun 1992, tentang pelayaran menyatakan bahwa : jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksudkan bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung gugatnya.

Berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut, UU no. 21 tentang Pelayaran, diatur dalam pasal 66 yang terdiri dari 4 ayat. Pengangkut bertanggung jawab terhadap kerusakan atau kehilangan barang, kecuali apabila kerusakan atau kehilangan tersebut bukan disebabkan oleh kesalahan pengangkut. Undang-undang tersebut tidak mengatur secara jelas tentang periode tanggung jawab pengangkut dan tanggung gugat apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang. Dijelaskan dalam pasal 86 ayat 2 bahwa tanggung jawab tersebut sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, pembuat undang-undang menyerahkan sepenuhnya kepada pengirim dan pengangkut dalam membuat perjanjian, dan dalam membuat *Paramount Clause* pada *Bill of Lading* yang dibuat oleh pengangkut.

Paramount Clause dapat berdasarkan W.v.K ataupun aturan-aturan konvensi Internasional menurut kebiasaan yang lazim digunakan, misalnya *The Hague Rules* atau *Hamburg Rules*.

Dengan demikian, asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas kepastian hukum, asas keselamatan barang dan asas pembuktian dengan dokumen terpenuhi dengan adanya ketentuan tersebut.

d. Peraturan pemerintah no. 82 tahun 1999, tentang Angkutan di Perairan

PP tersebut mencabut PP No. 17 / 1988, tentang penyelenggaraan angkutan laut. Angkutan diperairan dalam PP No. 82 tahun 1999 adalah angkutan yang meliputi angkutan laut, angkutan sungai dan danau serta angkutan penyeberangan.

Asas-asas hukum yang terkandung dalam Peraturan Pemerintah tersebut adalah ;

1). asas kabotas

Peraturan Pemerintah tersebut menetapkan bahwa penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia.

Penggunaan kapal berbendera asing diperbolehkan hanya apabila ada kekurangan kapal. Ketentuan yang mengatur adalah sebagaimana dinyatakan dalam pasal 3 ayat 1 PP no. 82 tahun 1999.

2). asas tanggung jawab

Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari penyelenggaraan pengangkutan, kecuali apabila

pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi.

Hal ini dapat dijumpai dalam pasal 92 ayat 1 PP 82 tahun 1999 yang menyatakan :

" Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.

Selanjutnya pasal 92 ayat 6 menyatakan, jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian dimaksud bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya. Asas tersebut dikenal dengan sebutan asas

" presumed fault "

3). Asas konsensual

Pasal 92 ayat 3 PP 82 tahun 1999, menyatakan bahwa batas tanggung jawab pengangkutan barang apabila terjadi kerusakan barang ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa.

4). asas kepastian hukum

Pasal 90 ayat 1 PP 82 / 1999 menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang, hewan dan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.

Dengan adanya perjanjian pengangkutan, pelaksanaan untuk mengangkut barang ketempat tujuan merupakan kewajiban bagi pengangkut.

Peraturan Pemerintah ini mencabut PP 17 / 1988 tentang penyelenggaraan usaha angkutan laut.⁴⁴

Angkutan diperairan dalam PP 82 / 1999 meliputi angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan.

Peraturan tersebut menetapkan bahwa penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia.

Penggunaan kapal berbendera asing hanya diperbolehkan dalam hal kurangnya jumlah dan kapasitas ruang kapal berbendera Indonesia.

Ketentuan tersebut mengikuti asas " *Cabotage* " atau Kabotase, dimana maksud Pemerintah agar perusahaan nasional dapat lebih berkembang.

Perihal tanggung jawab pengangkut, PP 82 / 1999 tidak mengatur secara jelas tentang periode tanggung jawab pengangkut dan besarnya ganti rugi yang diberikan pengangkut apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang.

⁴⁴ Husseyn Umar, op. cit. halaman 109

Peraturan Pemerintah ini hanya menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari penyelenggaraan pengangkutan, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dibebaskan dari tanggung jawab ganti rugi.

Dengan demikian, perihal tanggung jawab pengangkut diserahkan kepada para pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan.

Disini perjanjian itu sendiri diimplementasikan kedalam klausula-klausula *Bill of Lading* yang harus mengacu kepada Undang-Undang tentang pengangkutan barang melalui laut, sehingga batas tanggung jawab pengangkut mengikuti ketentuan sebagaimana diatur dalam *Bill of Lading*.

Secara umum, tentang periode tanggung pengangkut hukum nasional tidak memberikan aturan secara jelas kapan saatnya dimulai dan kapan saatnya berakhir.

Hal tersebut diserahkan kepada *Bill of Lading* yang dibuat menurut kebiasaan yang lazim dilakukan mengikuti dimana *The Hague Rules* terhadap barang-barang yang dikirim tidak menggunakan container atau "*non containerized cargo*". Sebagai bukti bahwa pengangkut telah menerima barang dari pengirim adalah dokumen "*Mate's Receipt*" atau Resi Muatim yang selanjutnya ditukarkan dengan *Bill of Lading*. Meskipun *Bill of lading* menggunakan "*Paramount Clause*"

W.v.K sekalipun, misalnya untuk angkutan domestik, " *evidence* " merupakan bukti penerimaan barang oleh pengangkut tetap menggunakan *Mate's Receipt*, sehingga tanggung jawab pengangkut dimulai saat barang sudah dimuat diatas kapal dan berakhir saat barang dibongkar dari kapal. Diluar periode tersebut pengangkut tidak bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan barang.

Table 5
Periode Tanggung Jawab Pengangkut menurut Hukum Nasional

Undang-Undang	Periode Tanggung Jawab	Ganti rugi	Pengajuan Claim	Time Bar	Document
W.v.K	Sejak barang diterima pengangkut s/d diserahkan kepada penerima (pasal 468)	Rp. 600,- per potong (pasal 470) atau Rp. 50,- per meter kubik isi bersih kapal (pasal 474)	3 hari (pasal 486)	Maks.1 tahun sejak barang diserahkan atau seharusnya diserahkan (pasal 487)	Konosemen (pasal 506)
UU No. 21 / 1992	Sesuai dengan perjanjian yang dibuat (Pasal 85)	Sesuai perjanjian Pasal 86 (2)	-	-	Konosemen
PP 82 / 1999	Sesuai perjanjian Pasal 90 (1)	Berdasarkan kesepakatan Pasal 92 (3)	-	-	Konosemen

3. Draft RUU Jasa Ekspedisi Pengurusan Transportasi dan Angkutan Multimoda

Draft RUU ini dibuat oleh gabungan *Freight Forwarder* dan ekspedisi Indonesia (GAFEKSI) karena adanya tuntutan kebutuhan tentang Undang-

Undang angkutan Multimoda. Angkutan Multimoda merupakan system transportasi antar negara yang menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda, yaitu moda angkutan darat dan laut, laut dan udara, darat dan udara atau gabungan ketiga moda angkutan tersebut.

Selama ini di Indonesia setiap moda angkutan memiliki Undang-Undang tersendiri. Dengan adanya system containerisasi angkutan barang, transportasi lintas negara dengan menggunakan berbagai moda angkutan secara terpadu dipandang perlu adanya pengaturan melalui Undang-Undang tersendiri.

Dalam perkembangan terakhir, batas-batas antara perusahaan jasa angkutan darat, laut maupun udara dengan jasa ekspedisi yang modern menjadi semakin kabur. Keduanya membaur dalam satu system yang terpadu dan menyeluruh serta memiliki ciri saling ketergantungan satu dengan yang lain.

Hal tersebut disebabkan karena banyak perusahaan penerbangan dan pelayaran mengubah fungsinya menjadi perusahaan angkutan multimoda, yang menjurus kepada system transportasi terpadu dimana fungsi-fungsi perusahaan ekspedisi dan *freight forwarder* termasuk didalamnya.

Menurut pasal 86 W.v.K, ekspeditur ialah orang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut barang-barang niaga melalui daratan atau perairan.

Melihat ketentuan pasal tersebut diatas, disini kewajiban ekspeditur hanya mencari alat angkut dan pengantaraannya hanya terbatas pada pengangkutan

didaratan atau perairan pedalaman sampai dengan barang tersebut siap untuk dikapalkan, tidak meliputi pengangkutan melalui laut.

Dalam perkembangannya, ekspediter ini kemudian disebut Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL) diatur dalam PP. no. 2 tahun 1969, yaitu usaha yang ditujukan untuk mengurus dokumen dan pekerjaan yang berkaitan dengan penerimaan atau penyerahan barang yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada penerima atau diserahkan kekapal untuk dikirim sesuai tujuannya.

Dari ketentuan tersebut, tugas Ekspedisi Muatan Kapal Laut hanyalah mengurus dokumen ekspor atau import, melakukan *custom clearance* dan kegiatan penerimaan atau penyerahan barang.

Selanjutnya sebagai wujud antisipasi datangnya era containerisasi, Pemerintah Indonesia melalui Departemen Perhubungan mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan no. KM. 10 tahun 1988 tentang Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi atau "*Freight Forwarder*". Ruang lingkup tugas *Freight Forwarder* lebih luas dari Ekspedisi Muatan Kapal Laut, karena meliputi juga selaku "*Carrier*" dalam angkutan laut dan berhak menerbitkan dokumen angkutan atau *Bill of Lading*.

Bill of Lading yang diterbitkannya diakui dalam perdagangan Internasional sebagaimana dinyatakan dalam "*Uniform Custom and Practice for Documentary Credit*" dari *Internasional Chamber of Commerce* yang dikenal dengan UCP 500.

Dalam UCP 500 pasal 30 tentang dokumen angkutan yang diterbitkan oleh *Freight Forwarder* dinyatakan. Kecuali apabila dikuasakan lain dalam *Credit (L/C)*, bank-bank hanya akan menerima suatu dokumen angkutan yang diterbitkan oleh *Freight Forwarder* jika dokumen tersebut nyata menunjukan :

- Nama *Freight Forwarder* sebagai pengangkut atau pengelola angkutan multimode dan ditanda tangani atau disyahkan oleh *Freight Forwarder* sebagai pengangkut atau pengelola angkutan multimoda, atau
- Nama pengangkut atau pengelola angkutan multimoda dan ditanda tangani oleh agen yang ditunjuk atau atas nama pengangkut atau pengelola angkutan multimoda.

Bill of Lading yang diterbitkan oleh *Freight Forwarder* merupakan " *Single Bill of Lading* " artinya meskipun selama periode pengangkutan berganti alat pengangkutan dari berbagai perusahaan pelayaran dimana setiap perusahaan tersebut juga mengeluarkan *bill of lading*, pihak pengirim hanya berpegang pada satu *bill of lading* yang diterbitkan oleh *Freight Forwarder*.

B / L yang diterbitkan perusahaan - perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai pelaksana pengangkutan dipegang oleh *freight forwarder* dan tidak diberikan kepada pengirim barang.

Dengan menerbitkan *single bill of lading*, *freight forwarder* selaku *carrier* bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul akibat kesalahan atau kelalaian pelaksana pengangkutan.

Hal tersebut dijelaskan dalam *Uniform Rule for a Combined Transport Rules* pasal 5 (b) sebagai berikut :

Freight Forwarder selaku operator pengangkutan gabungan bertanggung jawab atas pembuatan dan kesalahan dari agen – agen ataupun pembantu-pembantunya, bilamana agen-agen dan para pembantu itu bertindak dalam rangka tugasnya, sehingga pembuatan dan kesalahan itu adalah seperti kesalahannya sendiri.

Ganti rugi kerusakan barang ditetapkan maksimum sebesar 2 SDR perkilogram atas barang yang rusak atau hilang.

Dengan demikian, rangkaian kegiatan usaha *Freight Forwarder* dapat dibagi menjadi dua bagian yaitu :

1. kegiatan usaha selaku EMKL mengurus *Custom Clearance* ; dan
2. kegiatan usaha selaku pengangkut pada *Combined Transport* yang berhak menerbitkan *combined transport B/L*.

Dalam draft RUU jasa Ekspedisi pengurusan transportasi dan angkutan multimoda disebutkan dalam pasal 4 RUU tersebut ruang lingkup berlakunya Undang-Undang ini adalah untuk jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding Services*) dan angkutan multimoda.

Oleh karena system transportasi gabungan ini meliputi transportasi terpadu dari berbagai peralatan moda angkutan dengan melibatkan berbagai peralatan modern yaitu system containersisasi dan informasi melalui *system Electronic Data Interchange (EDI)*, Gabungan *Freight Forwarder* dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI) memandang perlu adanya Undang-Undang untuk mengaturnya.

Tentang *Elektronic Data Interchange (EDI)* dalam Draft RUU ini dijelaskan dalam pasal 26 yang menyatakan :

- *Elektronic Data Interchange* adalah sarana komunikasi lintas sektoral dan industri yaitu komunikasi yang digunakan dalam mempertukarkan dokumen yang terstruktur atau bentuk baku secara electronic untuk menyampaikan data dan melakukan transaksi perdagangan serta alat lacak memantau lokasi barang dari tempat pengiriman hingga tempat penerimaan digudang penerima yang ditunjuk pembeli.
- EDI harus mampu menjamin kerhasiaan dan kehandalan data yang dipertukarkan atau yang dikirim agar dapat melindungi kepentingan para pihak pemakai jasa.
- EDI yang lintas sektoral dan lintas industri ini adalah sarana komunikasi yang menyetarakan kemampuan bangsa Indonesia dengan bangsa lain yang telah maju dalam era globalisasi.

- EDI kepabeanan adalah alur informasi bisnis antar aplikasi, antar perusahaan secara electronic dengan menggunakan standard yang disepakati antara kantor bea dan cukai dengan *Freight Forwarder*.

Di Semarang, sementara ini yang sudah dilaksanakan pengoperasiannya adalah system EDI Kepabeanan.

Custom Clearance export maupun import dilakukan sehingga cukup di kantor masing-masing *Freight Forwarder* tidak perlu tatap muka dengan petugas Bea dan Cukai.

4. Pengangkut

Menurut pasal 466 W.v.K, pengangkut adalah orang yang baik dengan persetujuan *charter* menurut waktu, atau *charter* menurut perjalanan atau menurut persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Dengan demikian, siapa saja yang ikut menyelenggarakan pengangkutan, disebut sebagai pengangkut, meskipun mereka tidak secara langsung menyelenggarakan pengangkutan itu sendiri.

The Hague Rules memberi definisi pengangkut sebagai berikut :

Carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

Pengangkut adalah pemilik kapal atau pencarter kapal yang mengadakan perjanjian kontrak pengangkutan dengan pengirim barang.

Dalam hal ini definisi pengangkut menurut *The Hague Rules* lebih sempit bila dibandingkan dengan pasal 466 W.v.K, karena pada W.v.K pengangkut dapat siapa saja meskipun bukan pemilik atau pencarter yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan.

Sedangkan menurut *Hamburg Rules* pengangkut dibagi menjadi dua yaitu *carrier* dan "*actual carrier*" pasal 1 (1) menyatakan bahwa pengangkut adalah seseorang atau dengan siapa kontrak pengangkutan barang melalui laut dibuat dengan pengirim barang.

Pasal 1(2) menyatakan pengangkut yang sebenarnya adalah seseorang atau kepada siapa diberikan kepercayaan untuk melaksanakan pengangkutan atau bagian dari pengangkutan barang, atau orang lain kepada siapa pelaksanaan demikian telah dipercayakan.

Kenyataan dilapangan ketentuan pengangkutan sebagaimana dinyatakan dalam *Hamburg Rules* banyak dijumpai khususnya dengan semakin berkembangnya usaha "*Freight Forwarder*".

Freight Forwarder tersebut menerima pengiriman barang dari pengirim barang, menerbitkan *bill of lading* tetapi menunjuk perusahaan pelayaran tertentu untuk pelaksana pengangkutannya.

Perusahaan pelayaran tersebut juga menerbitkan *bill of lading* tetapi pada kolom "*shipper*" dicantumkan nama *freight forwarder* sebagai pengirim dan

pada kolom "*consignee*" dicantumkan nama agen *freight forwarder* yang ada dinegara tujuan sebagai penerima yang selanjutnya akan menyerahkan barang yang dikirim kepada penerima yang sebenarnya.

Dengan demikian, *Freight Forwarder* tersebut selaku "*carrier*" dan perusahaan pelayaran yang merupakan pelaksana pengangkutan selaku "*actual carrier*".

Dalam system containerisasi angkutan barang yang melahirkan "*Combined Transport* atau *Multimodal Transport*" untuk pengangkut digunakan istilah "*Combined Transport Operator* atau *Multimodal Transport Operator*".

Combined Transport Operator adalah setiap orang yang atas namanya sendiri atau melalui orang lain bertindak atas namanya membuat perjanjian transportasi multimodal dan yang bertindak sebagai pihak pengangkut utama, tidak sebagai agen atau atas nama pengirim dan bertanggung jawab untuk pelaksanaan kontrak pengangkutan.

Pelaku utama *Combined Transport Operator* ini adalah *Freight Forwarder* yang di Indonesia disebut Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi.

Dalam melakukan kegiatan usahanya terdapat dua rangkaian kegiatan pekerjaan.

Pertama *Freight Forwarder* berfungsi sebagai *Custom broker* yaitu melaksanakan kegiatan selaku Ekspedisi Muatan Kapal laut (EMKL) meliputi pekerjaan sortasi, pengepakan , pemberian merk, pengukuran,

penimbangan, angkutan darat dari gudang pemilik barang sampai dengan gudang pelabuhan dan mengurus ijin ekspor / kepabeanan di Bea dan Cukai.

Kedua, adalah melakukan kegiatan usaha selaku " *carrier* " atau pengangkut yang bertanggung jawab terhadap pengangkutan *container* yang berisi barang ekspor tersebut dari *container yard (CY)* atau *Container Freight Station (CFS)* pelabuhan asal sampai dengan *CY* atau *CFS* pelabuhan tujuan.

Dalam kegiatan ini *Freight Forwarder* selaku " *Combined Transport Operator* " menerbitkan *Bill of Lading* yang meliputi kontrak pengangkutan dari *CY* atau *CFS* pelabuhan asal sampai dengan *CY* atau *CFS* pelabuhan tujuan.

Sebagai pelaksana pengangkutannya, *Freight Forwarder* tersebut menunjuk perusahaan angkutan laut tertentu dimana *Freight Forwarder* tersebut bertanggung jawab terhadap kerugian akibat kerusakan atau kehilangan barang selama dalam periode kontrak pengangkutan meskipun pelaksanaan pengangkutannya dilaksanakan oleh pihak lain.

5. Pengapalan Barang dengan *Container*

Pada pengapalan barang dengan *container* ada dua system yang dapat dilakukan yaitu dengan system *Full Container Load (FCL)* atau system *Less than Container Load (LCL)*.

a. *System Full Container Load (FCL)*

Pada system ini, satu *container* diisi barang-barang milik satu eksportir yang ditujukan kepada satu importir tertentu. Pemasukan barang kedalam *container* atau istilah umum disebut "*stuffing*" dilakukan digudang eksportir, dilakukan dibawah pengawasan eksportir dan petugas Bea dan Cukai. Selanjutnya *container* yang sudah berisi barang eksport tersebut diangkat ke *container yard (CY)*, dan eksportir mengurus *custom clearance* atau eksport dikantor Bea dan Cukai. Setelah memperoleh *clearance eksport* dari bea dan cukai, copy dokumen Pemberitahuan Eksport Barang (PEB) yang sudah diberi tanda "*Fiat Muat*" atau setuju dimuat dan dokumen tanda terima di *CY*, yaitu *EIR (Equipment Interchange of Receipt)*, diberikan kepada *carrier* atau pengangkut sebagai bukti bahwa *container* sudah berada di *CY*, sudah memperoleh *clearance* eksport dan siap untuk diangkut.

Selanjutnya *carrier* mengambil alih tanggung jawab dan melaksanakan pengangkutan dimulai dari *container yard* pelabuhan asal barang sampai dengan *Container Yard* pelabuhan tujuan yang meliputi dua wahana atau moda transportasi yaitu moda angkutan darat dan moda angkutan laut, sehingga dikenal dengan sebutan "*Combined Transport*".

Dengan demikian, *Container Yard (CY)*, merupakan "*place of taking in charge*" dari *shipper* kepada *carrier*.

Dari titik inilah *carrier* mulai bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya sehingga dikatakan bahwa periode tanggung jawab pengangkut mulai dari *CY* pelabuhan pemuatan dan berakhir sampai dengan *CY* pelabuhan tujuan dan dicantumkan dalam *bill of lading CY to CY*.

Beberapa konvensi internasional yang dapat digunakan sebagai dasar mengenai periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi angkutan barang antara lain :

1). *Multimodal Transport Rules* pasal 14 ayat 1 dan 2 tentang " Period of

Responsibility " yang menyatakan :

- " *The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this convention cover the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery* ".
- *For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods :*
 - *From the time he has taken over the goods from the consignor or a person acting on his behalf, or an authority of other third party to whom pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport.*
 - *Until the time he has delivered the goods by handing over the goods to the consignee, or by handing over the goods to an authority or the third party to whom pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery , the goods must be handed over.*

Tempat dimana *carrier* mengambil alih tanggung jawab atas barang yang akan diangkutnya dari *shipper*, adalah di *Container Yard* atau *CY*.

Setelah itu *carrier* bertanggung jawab untuk mengangkut *container* yang berisi barang tersebut sampai dengan *Container yard (CY)* pelabuhan tujuan sebagaimana dicantumkan dalam *bill of lading* dan menyerahkannya kepada penerima atau yang berhak menerima.

b. *System Less than Container Load (LCL)*

Pada system ini satu *container* berisi barang-barang milik beberapa eksportir untuk beberapa importir dengan pelabuhan tujuan yang sama.

Apabila, eksportir akan mengekspor barang dengan jumlah yang sedikit, maka oleh *carrier* barang tersebut akan dikonsolidasikan dengan barang-barang milik eksportir lain dengan tujuan yang sama.

Penggabungan barang-barang tersebut dilakukan oleh *Carrier* digudang "*Container Freight Station (CFS)*".

Dengan demikian, eksportir berkewajiban mengangkut barang yang akan dikapalkan kegudang *CFS* dan melakukan *custom clearance* dikantor Bea dan Cukai untuk memperoleh Fiat Muat.

Apabila barang sudah berada digudang *CFS* dan dokumen PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) sudah memperoleh fiat muat, maka eksportir memberikan copy PEB tersebut kepada *carrier*, artinya barang sudah siap untuk dikapalkan dan sudah berada digudang *CFS*, selanjutnya menyerahkan tanggung jawabnya kepada *carrier*.

Carrier setelah menerima penyerahan barang selanjutnya melakukan *stuffing* atau memuat barang kedalam *container* dibawah pengawasan petugas Bea dan Cukai.

Apabila *container* sudah penuh berisi barang-barang ekspor milik beberapa eksportir, maka *container* disegel atau diberi " *seal* " oleh Bea dan Cukai, selanjutnya *carrier* akan mengangkut *container* tersebut sampai dengan pelabuhan tujuan yang meliputi gabungan antara moda angkutan darat dan moda angkutan laut, sebagaimana disebutkan dalam *Multimodal Transport Bill of Lading* yang diterbitkan *carrier*.

Dalam *bill of lading* tersebut disebutkan bahwa *place of taking in charge* adalah *CFS* pelabuhan asal barang, sehingga *shipping term* adalah *CFS to CFS*. Dengan demikian menurut aturan 14 *Multimodal Transport Rules*, pengangkut bertanggung jawab sejak *place taking in charge* sampai dengan *place of delivery* adalah dari *CFS* pelabuhan muat sampai dengan *CFS* pelabuhan bongkar.

2). *Uniform Rules for a Combined Transport 1978*

Aturan penyeragaman tentang pengangkutan gabungan ini dibuat oleh *International Chamber of Commerce* dengan maksud untuk menyeragamkan secara internasional tentang tatalaksana pengangkutan gabungan dengan menggunakan *container*.

perlu untuk pengangkutan, sejak barang itu diterimanya sampai pada waktu penyerahannya dan bertanggung jawab atas pengangkutan dan pelayanan-pelayanan itu sesuai dengan peraturan ini.

- b). Bertanggung jawab atas perbuatan dan kesalahan dari agen-agen ataupun para pembantunya yang bertindak dalam rangka tugasnya, sehingga perbuatan dan kesalahan itu adalah seperti kesalahannya sendiri.

Dari aturan tersebut diatas pengangkut bertanggung jawab atas barang yang diangkutnya sejak barang diterima sampai saat penyerahannya kepada penerima.

Permasalahannya adalah kapan pengangkut dikatakan menerima barang dan kapan dinyatakan menyerahkannya. Hal ini penting untuk dicari kejelasannya karena periode tanggung jawab pengangkut adalah jangka waktu antara kedua titik tersebut. Sama halnya pada *Multimodal Transport Rules, Combined Transport Rules* menyatakan bahwa periode tanggung jawab pengangkut dimulai sejak *carrier* menerima barang dari pengirim sampai dengan saat menyerahkannya kepada penerima.

Saatnya *carrier* menerima barang adalah di *Container yard (CY)* atau *Container Freight Station (CFS)* yang merupakan " *place of taking in charge* " dan " *place of delivery* " sesuai dengan *shipping term* yang digunakan.

6. *Dry Port*

Selama ini dikenal bahwa pelabuhan adalah suatu tempat dipinggir laut. Menurut PP nomor 69 tahun 2001, tentang Kepelabuhan disebutkan dalam pasal 1 bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dari antar moda transportasi. Dengan adanya perkembangan teknologi transportasi yaitu dengan adanya system containerisasi angkutan barang yang melahirkan system pengangkutan gabungan atau *Multimodal Transport* muncul pelabuhan yang berlokasi didaratan yang disebut "*Dry Port*".

Dry Port menurut Keppres no. 52 tahun 1987 adalah tempat tertentu didaratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan prasarana dan sarana angkutan barang dengan *container* untuk tujuan ekspor dan impor, sehingga berfungsi sebagai pelabuhan.

Kehadiran *Dry Port* dapat memecahkan faktor jarak antara pelabuhan dengan pusat-pusat produksi komoditi ekspor.

Dengan adanya *dry port* tersebut, para eksportir dapat langsung melaksanakan proses ekspornya tanpa harus menunggu barang tersebut sampai di *Container*

Yard pelabuhan laut karena di *CY* atau *CFS dry port* semuanya dapat dilakukan.

Di Indonesia saat ini memiliki lima buah *dry port* yaitu :

- a. Gedebage Bandung dengan nomor pelabuhan 476 PP No. 69 tahun 2001 berdasarkan SK Menhub No. 279 / KA-101 / Phb 87 ;
- b. Rambipuji Jember dengan nomor pelabuhan 590, berdasarkan SK Menhub No. KM 49 tahun 1989 ;
- c. Kertapati Palembang dengan nomor pelabuhan 338, berdasarkan SK Menhub No. 50 tahun 1989 ;
- d. Jebres Surakarta dengan nomor pelabuhan 498, berdasarkan Sk Menhub no. KM 51 tahun 1989 ; dan
- e. Tebing tinggi Sumatra Utara dengan nomor pelabuhan 168 berdasarkan SK Menhub no. 52 tahu 1989.

Pengangkutan *container* dari *CY* atau *CFS Dry Port* ke pelabuhan laut menggunakan kereta api.

Oleh karena proses ekspor barang diselesaikan di *Dry Port*, maka *Combined Transport Operator (carrier)* dapat menerbitkan *bill of lading* saat *container* sudah di *CY* atau *CFS Dry Port* asalkan *L/C* menyatakan bahwa *Port of Shipment* adalah *Dry Port* yang dimaksudkan.

Tatalaksana ekspor impor melalui *dry port* ini dilaksanakan berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Perdagangan, Menteri Keuangan dan Gubernur Bank Indonesia nomor : 330 / Kpb / XII / 87,

nomor : 847 / Kmk .01 / 1987 dan nomor : 20 / 16 / Kep / GBI, tanggal 23 Desember 1987, serta surat edaran Bank Indonesia no : SE 20 / 23 / ULN tanggal 30 Desember 1987.

Dengan adanya *dry port* ini, dilihat dari sisi system transportasi pemerintah Indonesia sudah menunjukkan upaya untuk memfasilitasi terselenggaranya *Combined Transport*.

Combined Transport Operator akan bertanggung jawab terhadap barang yang diangkut oleh pelaksana pengangkutan (*actual carrier*) melalui moda angkutan darat maupun laut.

Kendalanya adalah masing-masing pelaksana angkutan pada moda transportasi memiliki Undang-Undang tersendiri, sehingga apabila terjadi kerusakan barang selama dalam pengangkutan yang dilakukan oleh masing-masing pelaksana pengangkutan yang dilakukan oleh masing-masing pelaksana pengangkutan, maka para pelaksana tersebut akan tunduk pada Undang-Undang masing-masing moda transportasi. Oleh karenanya, gabungan *Freight Forwarder* dan Ekspedisi Indonesia membuat *draft* rancangan undang-undang untuk diusulkan kepada Pemerintah, dengan maksud dapat memberikan pengaturan yang lebih jelas tentang pelaksanaan system pengangkutan gabungan atau multimoda di Indonesia.

Selama undang-undang yang dimaksudkan belum ada, pelaksanaan *Combined Transport* di Indonesia mengacu pada kebiasaan praktek dilapangan yang

sudah dilakukan selama ini didasarkan atas kesepakatan antara pengirim dengan *Combined Transport Operator*.

7. *Incoterm dan Shipping term*

Selama ini kerancuan sering muncul dalam mengartikan dan menerapkan maksud dari istilah-istilah tersebut diatas.

Incoterm adalah "*International Rules for the Interpretation of Trade Term*", digunakan dalam transaksi jual beli dalam perdagangan internasional menyangkut hubungan antara *buyer* dan *seller* dalam menentukan titik dimana *seller* menyerahkan barangnya kepada *buyer* dalam jual beli tersebut, berkaitan dengan biaya yang timbul.

Sedangkan *Shipping term* menyangkut hubungan antara pengirim barang dan pengangkut dalam menentukan titik dimana pembiayaan pemuatan dan atau pembongkaran barang menjadi tanggungan salah satu pihak.

Antara keduanya tidak ada hubungan langsung tetapi hubungan siapa, yang harus menanggung biaya angkutan apakah *seller* atau *buyer*.

a. *Incoterms*

Sebagaimana diketahui dalam upaya untuk menghindari kesalahpahaman antara *seller* dan *buyer* akibat perbedaan interpretasi tentang istilah yang digunakan dalam kontrak jual beli *International Chamber of Commerce* membuat standard istilah-istilah dalam perdagangan internasional.

Standard istilah tersebut dikenal dengan sebutan *International Rules for the interpretation of trade terms atau Incoterm.*

Incoterms 2000 ICC publication no. 560 mulai berlaku tanggal 1 Januari 2000 dibagi menjadi 4 kelompok, yaitu kelompok E, F, C dan D.

1). Kelompok E

Ex Work (ExW)

Seller : menyerahkan barang kepada *buyer* digudang pabrik.

Buyer : menanggung biaya angkutan darat kegudang pelabuhan.

menanggung biaya *custom clearance*

menanggung biaya pemuatan dipelabuhan muat

menanggung biaya angkutan laut

menanggung biaya pembongkaran dipelabuhan tujuan

menanggung biaya *custom clearance* dipelabuhan tujuan

2). Kelompok F

a). *Free carrier* (nama tempat)

Seller : menyerahkan barang kepada *buyer* setelah memperoleh *clearance export.*

Apabila tidak ada titik yang pasti dari *buyer* diambil titik dimana pengangkut mengambil alih tanggung jawab dalam pengangkutan. *Term* ini digunakan untuk memenuhi kebutuhan transportasi dengan *container.*

Buyer : menanggung biaya pengangkutan dari titik tersebut sampai dengan tempat tujuan.

b). *Free Alongside Ship (FAS)*

Seller : menyerahkan barang setelah memperoleh *custom clearance* disamping kapal menanggung biaya gudang pelabuhan muat menanggung biaya "*cargo doring*" atau gerakan barang dari gudang pelabuhan sampai dengan pinggir kapal.

Buyer : menanggung biaya pemuatan barang menanggung biaya angkutan laut.

c). *Free On Board (FOB)*

Seller : menyerahkan barang diatas kapal menanggung biaya pemuatan
menanggung biaya *custom clearance*

Buyer : menanggung biaya angkutan laut.

3). Kelompok C

a). *Cost and Freight (CFR)*

Seller : menyerahkan barang dipelabuhan tujuan diatas kapal
menanggung *custom export clearance*
menanggung biaya pemuatan barang
menanggung biaya angkutan laut

Buyer : menanggung biaya pembongkaran

menanggung *import clearance*

b). *Cost, Insurance and Freight (CIF)*

Seller : menyerahkan barang dipelabuhan tujuan diatas kapal

menanggung biaya *eksport clearance*

menanggung biaya pemuatan barang

menanggung biaya angkutan laut

menanggung biaya asuransi

Buyer : menanggung biaya pembongkaran

menanggung *import clearance*

c). *Carriage Paid To... .. (CPT)*

Seller : menyerahkan barang disuatu titik tempat tujuan

menanggung semua biaya yang timbul dipelabuhan

pemuatan, angkutan laut dan dipelabuhan tujuan sampai

dengan titik penyerahan dimaksud

Buyer : tinggal menerima barang ditempat tersebut.

d). *Carriage and Insurance Paid To... .. (CIP)*

Seller : menyerahkan barang disuatu titik ditempat tujuan

menanggung semua biaya yang timbul dipelabuhan

pemuatan, angkutan laut, dipelabuhan tujuan sampai

dengan titik penyerahan dimaksud dan menanggung

biaya asuransi

Buyer : menerima barang ditempat yang ditunjuk sebagai tempat penyerahan barang

4). Kelompok D

a). *Delivered At Frontier (DAF)*

Istilah tersebut digunakan apabila barang – barang yang diperjual belikan diangkut dengan angkutan jalan raya atau kereta api.

Frontier adalah pembatasan wilayah kepebeanan dari suatu negara.

Kewajiban *seller* menyerahkan barang disuatu tempat sebelum melewati batas kepabeanan tersebut, dan sudah diurus formalitas ekspornya.

Kewajiban *buyer* mengurus formalitas impor dan biaya angkutan setelah melewati perbatasan pabean.

b). *Delivered Ex Ship (DES)*

Seller : menyerahkan barang kepada buyer diatas kapal pelabuhan tujuan menanggung biaya *clearance ekspor* dan angkutan laut

Buyer : mengurus *clearance import* menanggung biaya pembongkaran barang

c). *Delivered Ex Quay (DEQ)*

Seller : menyerahkan barang kepada buyer diatas dermaga
dipelabuhan tujuan

menanggung biaya *clearance eksport*

menanggung biaya angkutan laut

menanggung biaya pemuatan dan pembongkaran barang

Buyer : menanggung biaya *clearance import*

d). *Delivered Duty Unpaid (DDU)*

Seller : menyerahkan barang ditempat *buyer*

menanggung biaya *custom clearance*

untuk ekspor dan impor

menanggung biaya pemuatan dan pembongkaran barang

menanggung biaya angkutan laut dan darat sampai
ketempat *buyer*

Buyer : mengurus dan menanggung biaya pajak import dan bea
masuk

e). *Delivered Duty Paid (DDP)*

Seller : menyerahkan barang ditempat *buyer*

Menanggung semua biaya yang timbul termasuk pajak
import dan bea masuk

Buyer : tinggal menerima barang tidak menanggung biaya apapun kecuali harga barang tersebut

b. Shipping Term

Jenis-jenis shipping term adalah sebagai berikut :

- 1). *Free In* : pengangkut tidak menanggung biaya pemuatan barang keatas kapal
- 2). *Free Out* : pengangkut tidak menanggung biaya pembongkaran, tetapi ditanggung oleh penerima barang
- 3). *Free In Free Out : (FIFO)*
pengangkut dibebaskan dari biaya pemuatan dan pembongkaran
yang menanggung biaya tersebut adalah pengirim dan penerima barang
- 4). *Liner term* : pengangkut menanggung biaya pemuatan dan pembongkaran barang
- 5). *Free In, Out and Stowage* :
pengangkut dibebaskan dari biaya pemuatan, penyusunan barang diatas kapal dan pembongkaran

6). *Free In, Liner Out (FILO)*

pengangkut dibebaskan dari biaya pemuatan, tetapi menanggung biaya pembongkaran barang

7). *Liner In, Free Out (LIFO)*

pengangkut menanggung biaya pemuatan dan dibebaskan dari biaya pembongkaran barang

Dari istilah-istilah dalam *Incoterm* dan *shipping term* sama sekali tidak menyangkut tanggung jawab pengangkut dalam angkutan laut.

Hal ini dapat dijelaskan dengan contoh dibawah ini. *Buyer* membeli barang dengan term FOB Tanjung Emas, Semarang

Shipping term digunakan *Free In Free Out*

Berarti *Seller* menyerahkan barang diatas kapal dipelabuhan pemuatan.

Seller menanggung biaya pemuatan, *buyer* menanggung biaya pengangkutan dan pengangkut hanya menanggung biaya pembongkaran.

Uang tambang (*Freight rate*) karena menjadi tanggungan *Buyer*, maka oleh pengangkut dalam *bill of lading* ditulis *Freight Rate : Collect* artinya uang tambang dibayar dipelabuhan tujuan oleh *buyer*.

Meskipun biaya pemuatan ditanggung oleh *Seller*, tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules* adalah mulai dari saat barang dikaitkan dengan takal kapal dipelabuhan pemuatan sampai dengan saat barang dilepaskan dengan takal kapal dipelabuhan pembongkaran.

Dengan demikian, *trade term* yang digunakan dalam kontrak jual beli tidak mempengaruhi periode tanggung jawab pengangkut.

8. Studi Lapangan

Studi lapangan meliputi pengamatan terhadap proses ekspor barang dengan menggunakan container, wawancara, dan penyebaran questionnaire.

a. Proses Pengapalan Barang dengan Container

1). *Full Container Load (FCL) Term*

a). Kegiatan Eksportir

- Mempersiapkan barang sesuai permintaan *buyer* sebagaimana tercantum dalam *L/C* tentang jumlah, volume dan kualitas.
- Memesan *container* kosong kepada carrier atau operator pengangkutan gabungan
- Melaksanakan pemuatan barang kedalam container atau istilahnya "*Stuffing*"
- Mempersiapkan dokumen ekspor seperti : *Invoice, packing list, measurement list* dan dokumen lain yang disyaratkan oleh *L/C*
- Melaksanakan *custom clearance* untuk ekspor di Bea Cukai melalui fasilitas *Electronic Data Interchange (EDI)*
- Mengangkut *container* yang berisi barang ekspor ke *Container Yard (CY)*

- Menyerahkan *container* di *Container Yard (CY)* dengan menyerahkan copy dokumen Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) yang sudah difiat di Bea Cukai.

Kegiatan tersebut diatas dapat dilakukan oleh eksportir sendiri asalkan eksportir yang bersangkutan memiliki ijin selaku Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK).

Apabila eksportir yang bersangkutan tidak memiliki ijin PPJK, dapat menguasai kepada Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) untuk melakukan pekerjaan tersebut, termasuk *custom clearance*.

b). Kegiatan *Carrier* atau *Combined Transport Operator*

- Menerima *container* berisi barang ekspor di *CY*
- Memberikan tanda bukti penerimaan kepada eksportir atau perusahaan yang dikuasakannya, berupa dokumen ijin stack (ijin penumpukan) dan dokumen *EIR (Equipment Interchange Receipt)* melalui PT. Pelabuhan Indonesia (PT. Pelindo) selaku pemilik *CY*.
- Mengambil alih tanggung jawab eksportir selaku *shipper* atas *container* yang berisi barang ekspor
- Melaksanakan pengangkutan dari *Container Yard (CY)* pelabuhan pemuatan sampai dengan *CY* pelabuhan tujuan

- Menerbitkan "*Combined Transport Bill of Lading*" untuk *shipper* atau eksportir yang bersangkutan

Pengangkutan barang dari *CY* ke *CY* tersebut meliputi gabungan dua moda transportasi yaitu moda transportasi darat dan moda transportasi laut sehingga disebut "*Combined Transport* atau *Multimodal Transport*".

Dalam praktek yang selama ini dilakukan, untuk pengapalan barang dengan *container* dengan *FCL term*, *Container Yard (CY)* merupakan "*place of taking in charge*" *Combined Transport Operator*.

Dokumen *Mate's Receipt* yang dijumpai pada pengiriman barang secara konvensional yang merupakan bukti penerimaan barang diatas kapal tidak diterbitkan lagi oleh pengangkut karena faktanya pengangkut menerima barang tidak diatas kapal tetapi di *Container Yard*

2). *Less than Container Load (LCL) term*

a). Kegiatan Eksportir

- Mempersiapkan barang sesuai permintaan buyer sebagaimana tercantum dalam *L/C*, berkaitan dengan jumlah, volume dan kualitas barang.
- Memesan ruangan *container* kepada *carrier* atau operator pengangkutan gabungan.

- Mempersiapkan dokumen ekspor seperti : *Invoice, packing list, measurement list* dan dokumen lain yang disyaratkan *L/C*
- Melaksanakan *custom clearance* untuk ekspor di Bea Cukai melalui fasilitas *Electronic Data Interchange (EDI)*
- Mengangkut barang ke gudang *Container Freight Station (CFS)*
- Menyerahkan barang di *CFS* kepada *carrier* disertakan copy dokumen PEB yang sudah difiat Bea dan Cukai

b). Kegiatan *Carrier* atau *Combined Transport Operator*

- Menerima barang digudang *CFS*
- Menyiapkan container kosong untuk pemuatan barang (dalam hal ini satu *container* diisi barang-barang milik beberapa eksportir untuk beberapa importir atau penerima barang dengan pelabuhan tujuan yang sama)
- Menerbitkan dokumen ijin stack di *CFS*
- Melaksanakan *stuffing* atau pemuatan barang kedalam *container*
- Menerbitkan *Combined Transport Bill of Lading*
- Melaksanakan pengangkutan dari *CFS* pelabuhan pemuatan sampai dengan *CFS* pelabuhan tujuan

Pengangkutan tersebut meliputi dua moda transportasi yaitu moda transportasi darat dan moda transportasi laut sehingga disebut *Combined Transport* atau *Multimodal Transport*.

Oleh karena yang memuat barang kedalam *container* adalah *carrier*, maka apabila terjadi kerusakan barang *carrier* bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pemilik barang.

b. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mengetahui kesesuaian periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi antara Undang-Undang yang berlaku dengan pelaksanaannya di lapangan, dilakukan terhadap :

- Pimpinan Perusahaan Pelayaran
- Pimpinan Perusahaan *International Freight Forwarder*
- Ketua INSA, selaku asosiasi perusahaan pelayaran Indonesia
- Ketua GAFEKSI, yaitu gabungan *Freight Forwarder* dan Ekspedisi Indonesia

Hasil wawancara dengan pimpinan perusahaan dan ketua asosiasi tersebut diatas diperoleh informasi bahwa :

1. Responden memahami bahwa dalam *system containerisasi* menurut aturan – aturan Konvensi Internasional, periode tanggung jawab pengangkut lebih luas bila dibandingkan dengan aturan yang biasa diterapkan dalam angkutan konvensional.
2. Responden memahami dengan baik, bahwa *container* adalah alat pengangkutan bukan kendaraan dan bukan kemasan barang.

3. Klausul – klausul dalam *Combined Transport Bil Of Lading* dibuat berdasarkan “ *Uniform Rules for a Combined Transport*”.
4. Berdasarkan informasi dari Ketua Asosiasi Perusahaan Pelayaran ada beberapa perusahaan pelayaran yang mencantumkan *The Hague Rules* sebagai *paramount clause* dalam *Combined Transport Bill Of Lading*, karena pemberian ganti rugi bila terjadi kerusakan barang lebih kecil.
5. Wetbrek van Korphandel / WvKj tidak dapat diterapkan sebagai *paramount clause* dalam *Bill of Lading* karena undang – undang tersebut tidak memuat pengaturan tentang *Containerisasi*.

c. Penyebaran *Questionnaire*

Dilakukan untuk mengetahui efektifitas dan harmonisasi hukum pengangkutan barang melalui laut keterkaitannya dalam periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi, dengan penerapannya di lapangan.

B. ANALISIS PENELITIAN

1. Periode Tanggung Jawab pengangkut pada pengangkutan barang dengan menggunakan *container*

a. Studi Kepustakaan

Dari studi kepustakaan yang telah dilakukan diperoleh informasi sebagai berikut :

- 1). System Containerisasi angkutan barang merupakan wujud perkembangan baru teknologi transportasi telah digunakan dalam dunia pelayaran Internasional termasuk di Indonesia.

The Hague Rules 1924 ataupun *The Hague Visby Rules 1968* yang biasa digunakan sebagai *Paramount Clause Bill of Lading* angkutan konvensional, ternyata kurang dapat meng " cover " system containerisasi tersebut khususnya berkaitan dengan periode tanggung jawab pengangkutan.

Hal tersebut disebabkan *container* bukan merupakan kemasan barang, tetapi merupakan alat pengangkutan, sementara *The Hague Rules* mengatur tentang pengangkutan barang secara " *port to port* " melalui laut. Namun demikian, ketentuan *The Hague Rules* masih dapat digunakan dalam hal untuk mengatur pemberian ganti rugi kerusakan atau kehilangan barang.

Oleh karena *container* bukan kemasan barang tetapi alat pengangkutan barang dimuat ke dalam alat angkut tersebut bukan pada saat *container* dimuat diatas kapal, tetapi di suatu tempat di luar kapal. *The Hague Rules* tidak dapat diterapkan dalam hal tersebut, sebagaimana dikatakan Kibria dalam bukunya *Use of Maritime Transport*.⁴⁵

The Hague Rules do not cover the whole of this period, the mandatory period is limited from the time when the goods are loaded on board to the time when they are discharged from the ship.

⁴⁵ Kibria, op. cit. page 332

Dengan demikian *The Hague Rules 1924* tidak dapat diterapkan dalam hal periode tanggung jawab dalam sistem *containerisasi*.

The Hague Rules 1978, memperluas tanggung jawab pengangkut sehingga meliputi pula jangka waktu selama barang berada dalam penguasaan pengangkut di pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar. Untuk jelasnya dibawah ini disampaikan ketentuan yang tercantum dalam *Hamburg Rules* sebagai berikut :

Article 4 period of responsibility

- *The responsibility of the carrier for the goods under this convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.*
- *For the purpose of paragraph one of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods.*
 - *From the time he has taken over the goods from the shipper, or a person acting on his behalf, or on authority or other third party to whom, pursuant to law or regulation applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;*
 - *Until the time he has delivered the goods by handing over the goods to the consignee.⁴⁶*

Menurut aturan tersebut pengangkut mulai bertanggung jawab sejak barang diterima di luar kapal. Akan tetapi kebiasaan yang dilakukan pengangkut memberikan tanda bukti penerimaan barang berupa *Mate's Receipt* setelah barang dimuat diatas kapal, sehingga pengangkut mulai bertanggung jawab setelah diterbitkannya dokumen *Mate's Receipt* tersebut. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa

⁴⁶ Umar Husseyn, *Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta 2001, buku 2, halaman 77

pengangkut bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya setelah barang berada di atas kapal sampai dengan barang dibongkar dari kapal, sehingga untuk *containerisasi* aturan *Hamburg* tidak dapat diterapkan.

- 2). Seiring dengan perkembangan teknologi system *containerisasi*, lahirlah “ *Combined Transport*”. *Combined Transport* atau pengangkutan gabungan adalah pengangkutan barang dengan menggunakan lebih dari satu moda angkutan dari suatu tempat di negara tertentu dimana barang diterima oleh pengangkut ke tempat tertentu di negara lain dimana barang diserahkan kepada yang berhak menerima.

Pengangkut atau *combined transport operator* menerbitkan *Combined Transport Bill Of Lading*, yaitu *Bill of Lading* yang meliputi kontrak pengangkutan gabungan angkutan darat dan angkutan laut. Angkutan darat disini adalah angkutan dari *container yard* dapat merupakan *container yard* pelabuhan laut atau *container yard* dari pelabuhan yang ada di daratan (*Dry Port*)

Selanjutnya angkutan laut dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan tujuan dan akhirnya dari pinggir kapal ke *container yard* pelabuhan tujuan dengan angkutan darat lagi. *Bill of lading* yang diterbitkan meng “*cover*” rangkaian pengangkutan demikian.

Aspek hukum perdata dari system pengangkutan tersebut adalah diatur dengan perjanjian yang dibuat oleh pihak – pihak yang terkait dan kebiasaan yang hidup di masyarakat.⁴⁷

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan, tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan, dalam hal ini *bill of lading*. Undang – undang tidak mengatur cara terjadi perjanjian pengangkutan, kebiasaan menentukan cara penawaran dan penerimaan sehingga terjadi perjanjian.⁴⁸

Kebiasaan dalam system combined transport, pengangkut menerima *container* yang berisi barang di luar kapal yaitu disuatu tempat yang disebut *Container Yard (CY)*.

International Chamber of Commerce (ICC) membuat aturan penyerahgunaan tentang pengangkutan gabungan yang disebut "*Uniform Rules for a Combined Transport*" 1978

Dalam aturan tersebut sebagaimana dinyatakan dalam aturan 6 A (1) tentang periode tanggung jawab pengangkut disebutkan :

" *The carrier shall be liable for loss or damage to the goods occurring between the time he takes the goods into his charge and the time of delivery* ".

⁴⁷ Muhammad, Abdulkadir, **Hukum Pengangkutan Niaga**, Citra Aditya Bakti, Bandung 1998, halaman 14

⁴⁸ Muhammad, Abdulkadir, *ibid* halaman 42

dengan demikian, periode tanggung jawab pengangkut dimulai saat pengangkut menerima barang dari pengirim sampai dengan pengangkut menyerahkan barang kepada penerima.

Tetapi titik kapan saatnya menerima barang dan kapan saatnya menyerahkan barang tidak diatur secara tegas dalam aturan tersebut.

Berkaitan dengan hal tersebut pihak pengirim, pengangkut maupun penerima dalam prakteknya mengikuti kebiasaan yang lazim dilakukan pada system containerisasi.

Tentang tanggung gugat atau *liability* untuk barang yang hilang atau rusak menurut aturan ini, maksimum 2 SDR per kg, kecuali nilai yang lebih tinggi telah ditentukan dalam *bill of lading* dan nilai tersebut menjadi batas maksimum.

" *United Nations* " pada tahun 1980 telah menyelenggarakan konvensi international tentang *Multimodal Transport*, dan melahirkan *Multimodal Transport Rules*.

Berkaitan dengan periode tanggung jawab pengangkut menurut *article 14 Multimodal Transport Rules* dinyatakan :

" *The Responsibility of the Multimodal Transport Operator (carrier) for the goods under this convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery* ".

Disini, sama halnya pada *Combined Transport Rules* dari ICC, titik kapan saatnya pengangkut menerima barang dan titik kapan saatnya

pengangkut menyerahkan barang, tidak secara tegas dinyatakan, sehingga para pihak terkait mengikuti kebiasaan yang lazim dilakukan dalam system containerisasi.

Besarnya tanggung gugat atau *liability* menurut aturan ini sebagaimana dinyatakan dalam pasal 16 adalah sebesar 2,75 SDR per kg, atau 920 SDR per unit atas barang yang hilang atau rusak, diambil mana yang lebih tinggi, dan ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang sebesar 2,5 kali besarnya biaya angkut atas barang tersebut.

Menunjuk pada kepustakaan tersebut di atas, maka periode tanggung jawab pengangkut dalam system *containerisasi untuk full container load shipment*, dari *place of taking in charge* yaitu *container yard* pelabuhan pemuatan sampai dengan *place of delivery* yaitu *container yard* pelabuhan tujuan.

Sedangkan pada *less than container load shipment* periode tanggung jawab pengangkut dari *place of taking in charge* yaitu *Container Freight Station (FS)*. Pelabuhan pemuatan sampai dengan *Container Freight Station* pelabuhan tujuan.

b. Studi Lapangan

1). Pengamatan proses ekspor barang dengan *container*

Dalam system containerisasi dikenal dua macam shipping term yaitu *Full Container Load (FCL)* dan *Less than Container Load (LCL)*.

Full container load digunakan apabila dalam satu container berisi barang – barang dari satu pengirim untuk satu penerima.

Sedangkan *Less Than Container Load (LCL)* adalah apabila dalam satu *container* berisi barang – barang milik beberapa pengirim untuk beberapa penerima pada pelabuhan bongkar muat atau tujuan yang sama.

Pada *FCL term*, pelaksanaan pemuatan barang atau pemasukan barang kedalam container dilakukan digudang pengirim barang dilaksanakan oleh pengirim.

Selanjutnya, pengirim mengurus persetujuan ekspor dikantor bea dan cukai dengan membawa dokumen Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB), *invoice* dan *packing list*.

Setelah memperoleh " Fiat Muat " atau pernyataan " setuju dimuat ", container yang sudah berisi barang tersebut diangkut atau dibawa ke *Container Yard (CY)*.

Di *Container Yard (CY)* pengirim menyerahkan copy dokumen PEB yang sudah difiat muat bea cukai, dan pengangkut akan memberikan dokumen " ijin stack " kepada pengirim.

Di *CY* inilah dilakukan serah terima container dari pengirim kepada pengangkut yaitu dengan menanda tangani dokumen " *Equipment Interchange of Receipt* " (*EIR*).

Dengan demikian, dokumen ijin stack dan *Equipment Interchange of Receipt (EIR)* tersebut merupakan bukti penerimaan *container* oleh pengangkut seperti halnya "*Mate's Receipt*" pada pengangkutan konvensional.

Dengan demikian, *Container Yard (CY)* merupakan titik penerimaan barang oleh pengangkut.

Pada pengangkutan barang dengan *container* secara "*Less than Container Load*" (*LCL*), pelaksanaan pemasukan barang kedalam *container* dilakukan di gudang "*Container Freight Station*" (*CFS*) oleh pengangkut.

Pengirim barang berkewajiban membawa barang dari gudang pengirim ke gudang *CFS* dan mengurus persetujuan eksponnya di Bea dan Cukai dengan membawa dokumen *PEB, invoice dan packing list*.

Apabila telah memperoleh persetujuan muat atau dokumen *PEB* sudah di "*fiat muat*", copy dokumen tersebut diberikan kepada pengangkut.

Selanjutnya pengangkut akan memberikan dokumen ijin stack kepada pengirim yang dapat dianggap sebagai bukti penerimaan *container*.

Dengan demikian, titik penerimaan barang dimana pengangkut mulai bertanggung jawab adalah di "*Container Freight Station*" atau *CFS*.

2). Hasil Penyebaran *Questionnaire*

Hasil penyebaran *questionnaire* ditabulasikan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 6
Kelompok B : Pengangkutan barang secara konvensional
50 responden dengan N. jawaban 250

NO	Pemahaman tentang Angkutan Konvensional	Tingkat Pemahaman								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Paramount clause B/L	21	8.4	19	7.6	8	3.2	2	0.8	50	20
2.	Periode tanggung jawab	40	16.0	8	3.2	2	0.8	-	-	50	20
3.	Bukti penerimaan barang	42	16.8	8	3.2	-	-	-	-	50	20
4.	Penerbitan B/L	45	18.0	5	2.0	-	-	-	-	50	20
5.	Periode tanggung jawab menurut Wvk	25	10.0	15	6.0	7	2.8	3	1.2	50	20
	Total	173	69.2	55	22.0	17	6.8	5	2.0	250	100

$$\text{Jawaban a} = \frac{173}{250} \times 100 \% = 69,20 \%$$

$$\text{Jawaban b} = \frac{55}{250} \times 100 \% = 22,00 \% \quad \text{jawaban a + b} = 91,20 \%$$

$$\text{Jawaban c} = \frac{17}{250} \times 100 \% = 6,80 \%$$

$$\text{Jawaban d} = \frac{5}{250} \times 100 \% = 2,00 \% \quad \text{jawaban c + d} = 8,80 \%$$

Berdasarkan tabel pada kelompok B dapat dilihat bahwa 91,20 % jawaban responden (a + b) menunjukkan tingkat pemahaman yang baik terhadap pengangkutan konvensional atau pelaksanaan di lapangan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

8,80 % jawaban responden (c + d) menunjukkan tingkat pemahaman yang kurang baik terhadap pengangkutan konvensional dan pelaksanaan di lapangan mengikuti kebiasaan yang selama ini dilakukan.

Tabel 7
Kelompok C : System Containerisasi
(dari 50 responden, N jawaban 500)

No	System Containerisasi	Tingkat Pemahaman								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Pengertian tentang Container	30	6,0	15	3,0	3	0,6	2	0,4	50	10
2.	Pengangkutan gabungan	35	7,0	10	2,0	2	0,4	3	0,6	50	10
3.	Multimodal Transport B/L	32	6,4	12	2,4	3	0,6	3	0,6	50	10
4.	Intermodal transport	31	6,2	10	2,0	6	1,2	3	0,6	50	10
5.	Periode Tanggung Jawab Pengangkut	25	5,0	15	3,0	5	1,0	5	1,0	50	10
6.	Tempat penerimaan barang untuk FCL	26	5,2	14	2,8	5	1,0	5	1,0	50	10
7.	Tempat penerimaan barang pada LCL	26	5,2	14	2,8	5	1,0	5	1,0	50	10
8.	Pelaksanaan pengangkutan pada FCL	29	5,8	15	3,0	5	1,0	1	0,2	50	10
9.	Pelaksanaan pengangkutan pada LCL	29	5,8	15	3,0	5	1,0	1	0,2	50	10
10	Tanggung Gugat	22	4,4	10	2,0	14	2,8	4	0,8	50	10
	Total	285	57,0	130	26,0	53	10,6	32	6,4	500	100

$$\text{Jawaban a} = \frac{285}{500} \times 100 \% = 57 \%$$

$$\text{Jawaban b} = \frac{130}{500} \times 100 \% = 26 \% \quad \text{jawaban a + b} = 83 \%$$

$$\text{Jawaban c} = \frac{53}{500} \times 100 \% = 10,60 \%$$

$$\text{Jawaban d} = \frac{32}{500} \times 100 \% = 6,40 \% \quad \text{jawaban c + d} = 17 \%$$

Dari tabel tersebut di atas dapat dilihat bahwa :

83 % jawaban responden (a + b) menunjukkan tingkat pemahaman yang baik terhadap system containerisasi, implementasi di lapangan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku dan kebiasaan yang lazim dilakukan selama ini.

17 % jawaban responden (c + d) menunjukkan tingkat pemahaman yang kurang baik terhadap system containerisasi, pelaksanaan di lapangan mengikuti kebiasaan yang lazim dilakukan selama ini.

Dengan demikian responden dengan tingkat pemahamannya yang baik maupun yang kurang baik pelaksanaan di lapangan mengikuti kebiasaan – kebiasaan yang lazim dilakukan.

Tabel 8
Kelompok D : Dokumen Pengangkutan
(dari 50 responden dengan N. jawaban 250)

No	Dokumen Pengangkutan	Tingkat kesesuaian dengan Undang-Undang								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Bukti penerimaan barang	45	18,0	5	2,0	-	-	-	-	50	20
2.	Bukti penerimaan barang pada container	35	14,0	9	3,6	4	1,6	2	0,8	50	20
3.	Paramount clause B/L pada system containerisasi	25	10,0	15	6,0	5	2,0	5	2,0	50	20
4.	Periode tanggung jawab menurut B/L	36	14,4	8	3,2	4	1,6	2	0,8	50	20
5.	CY / CY atau CFS / CFS	36	14,4	8	3,6	4	1,6	2	0,8	50	20
		177	70,8	45	18,0	17	6,8	11	4,4	250	100

$$\text{Jawaban a} = \frac{177}{250} \times 100 \% = 70,8 \%$$

$$\text{Jawaban b} = \frac{45}{250} \times 100 \% = 18,00 \% \quad \text{jawaban a + b} = 88,80 \%$$

$$\text{Jawaban c} = \frac{17}{250} \times 100 \% = 6,80 \%$$

$$\text{Jawaban d} = \frac{11}{250} \times 100 \% = 4,40 \% \quad \text{jawaban c + d} = 11,20 \%$$

UPT-PUSTAK-UNDIP

Dari tabel tersebut di atas dapat dilihat bahwa :

88,80 % jawaban dari responden (a + b) menunjukkan tingkat kesesuaian dokumen angkutan dengan peraturan perundang – undangan dari kebiasaan yang lazim dilakukan baik

11,20 % jawaban dari responden (c + d) menunjukkan tingkat kesesuaian dokumen angkutan dengan peraturan perundang – undangan kurang baik implementasinya hanya berdasarkan kesepakatan.

Tabel 9
Kelompok E : Periode tanggung jawab pengangkut pada
system containerisasi
(dari 50 responden dengan N. jawaban 250)

	Pemahaman tentang periode tanggung jawab pengangkut	Tingkat Pemahaman								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Pada FCL shipment	36	14,4	8	3,2	4	1,6	2	0,8	50	20
2.	Pada LCL shipment	36	14,4	8	3,2	4	1,6	2	0,8	50	20
3.	Pada kapal RoRo	20	8,0	15	6,0	10	4,0	5	2,0	50	20
4.	Pemuatan dilakukan di dry port	22	8,8	14	5,6	9	3,6	5	2,0	50	20
5.	Port of shipment syarat L/C	10	4,0	12	4,8	20	8,0	8	3,2	50	20
	Total	124	49,6	57	22,8	47	18,8	22	8,8	250	100

$$\begin{aligned}
 \text{Jawaban a} &= \frac{124}{250} \times 100 \% = 49,60 \% \\
 \text{Jawaban b} &= \frac{57}{250} \times 100 \% = 22,80 \% \quad \text{jawaban a + b} = 72,4 \% \\
 \text{Jawaban c} &= \frac{47}{250} \times 100 \% = 18,80 \% \\
 \text{Jawaban d} &= \frac{22}{250} \times 100 \% = 8,80 \% \quad \text{jawaban c + d} = 26,8 \%
 \end{aligned}$$

Dari table tersebut di atas dapat dilihat bahwa :

72,4 % jawaban responden (a + b) menunjukkan bahwa tingkat pemahaman tentang periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi baik, implementasi dilapangan mengikuti kebiasaan di lapangan,

26,8 % jawaban responden (c + d) menunjukkan bahwa tingkat pemahaman tentang periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi kurang baik, tetapi pelaksanaan dilapangan mengikuti kebiasaan yang lazim dilakukan,

Tabel 10
Kelompok F : Implementasi Dokumen Pengangkutan
(dari 50 responden dengan N. jawaban 250)

No	Dokumen Pengangkutan	Tingkat Kesesuaian dengan UU								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Bukti penerimaan container oleh pengangkut	30	12,0	7	2,8	7	2,8	6	2,4	50	20
2.	Penerbitan B/L	23	9,2	18	7,2	5	2,0	4	1,6	50	20
3.	Pelaksanaan Pengangkutan Cort dari Cyke kapal	24	9,6	20	8,0	4	1,6	2	0,8	50	20
4.	Periode Tanggung Jawab pengangkut menurut Combined Transport B/L	30	12,0	18	7,2	1	0,4	1	0,4	50	20
5.	Tentang pengganti Mate's Receipt pada system containerisasi	26	10,4	14	5,6	6	2,4	4	1,6	50	20
	Total	133	53,2	77	30,8	23	9,2	17	6,8	250	100

$$\text{Jawaban a} = \frac{133}{250} \times 100 \% = 53,20 \%$$

$$\text{Jawaban b} = \frac{77}{250} \times 100 \% = 30,80 \% \quad \text{jawaban a + b} = 84 \%$$

$$\text{Jawaban c} = \frac{23}{250} \times 100 \% = 9,20 \%$$

$$\text{Jawaban d} = \frac{17}{250} \times 100 \% = 6,80 \% \quad \text{jawaban c + d} = 16 \%$$

Dari tabel tersebut di atas dapat dilihat bahwa :

84 % jawaban responden menunjukkan tingkat kesesuaian implementasi dokumen pengangkutan baik sesuai dengan peraturan perundang – undangan dan atau kebiasaan yang lazim dilakukan dalam praktek.

16 % jawaban responden menunjukkan tingkat kesesuaian implementasi dokumen pengangkutan kurang baik, tetapi tingkat kesesuaian implementasi di lapangan mengikuti kebiasaan maupun kesepakatan dengan pihak kedua.

Tabel 11

Kelompok G : Hukum Nasional dalam System Containerisasi
(dari 50 responden dengan N. jawaban 250)

No	Implementasi Hukum Nasional	Tingkat Kesesuaian dengan UU								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Pengaturan tentang pengangkutan barang melalui laut	6	2,4	12	4,8	20	8,0	12	4,8	50	20
2.	Periode tanggung jawab pengangkut dalam system containerisasi dilihat dari pasal 468	10	4,0	13	5,2	25	10,0	2	0,8	50	20
3.	Implementasi tentang tanggung gugat	20	8,0	20	8,0	5	2,0	5	2,0	50	20
4.	Ruang lingkup KUHD dalam system containerisasi	14	5,6	11	4,4	20	8,0	5	2,0	50	20
5.	Combined Transport menurut KUHD	25	10,0	15	6,0	4	1,6	6	2,4	50	20
	Total	75	30,0	71	28,4	74	29,6	30	12,0	250	100

$$\text{Jawaban a} = \frac{75}{250} \times 100 \% = 30 \%$$

$$\text{Jawaban b} = \frac{71}{250} \times 100 \% = 28,4 \% \quad \text{jawaban a + b} = 58,4 \%$$

$$\text{Jawaban c} = \frac{74}{250} \times 100 \% = 29,60 \%$$

$$\text{Jawaban d} = \frac{30}{250} \times 100 \% = 12,0 \% \quad \text{jawaban c + d} = 41,6 \%$$

Dari tabel tersebut di atas dapat dilihat bahwa :

58,4 % jawaban responden (a + b) menunjukkan bahwa hukum nasional mempunyai tingkat kesesuaian yang baik sebagai alat pengatur dalam pengangkutan barang melalui laut dalam system containerisasi secara umum.

41,6 % jawaban responden (c + d) menunjukkan bahwa hukum nasional tentang pengangkutan tidak sesuai untuk digunakan sebagai alat pengatur dalam system containerisasi.

Dua kelompok jawaban responden yang hampir sama atau hampir seimbang tersebut dapat diartikan bahwa hukum nasional tentang pengangkutan dapat diterapkan dalam angkutan barang melalui laut termasuk containerisasi tetapi pada batas – batas yang masih bersifat umum. Untuk hal – hal yang bersifat khusus yaitu pengangkutan gabungan atau Multimodal transport, hukum nasional pengangkutan barang tidak sesuai untuk diterapkan karena tidak ada aturan – aturan yang dapat mengakomodasikan perkembangan system transportasi tersebut.

Tabel 12
Kelompok H : Ruang Lingkup The Hague Rules dalam
System Containerisasi
(dari 50 responden dengan N. jawaban 250)

No	Implementasi Hukum Nasional	Tingkat Kesesuaian dengan UU								Total	
		A	%	B	%	C	%	D	%		%
1.	Pembuatan Paramount Clause B / L	10	4	25	10	10	4	5	2	50	20
2.	Periode tanggung jawab pengangkut menurut The Hague Rules	11	4,4	26	10,4	10	4	3	1,2	50	20
3.	The Hague Rules untuk Paramount Clause B/L System containerisasi.	8	3,2	36	14,4	2	0,8	4	1,6	50	20
4.	Implementasi The Hague Rules dalam hal tanggung gugat dalam System Containerisasi	19	7,6	19	7,6	6	2,4	6	2,4	50	20
5.	Manfaat The Hague Rules untuk pengaturan tanggung gugat	16	6,4	20	8,0	7	2,8	7	2,8	50	20
Total		64	25,6	126	50,4	35	14,0	25	10,0	250	100

$$\text{Jawaban a} = \frac{64}{250} \times 100 \% = 25,6 \%$$

$$\text{Jawaban b} = \frac{126}{250} \times 100 \% = 50,4 \% \quad \text{jawaban a + b} = 76,0 \%$$

$$\text{Jawaban c} = \frac{35}{250} \times 100 \% = 14,0 \%$$

$$\text{Jawaban d} = \frac{25}{250} \times 100 \% = 10,0 \% \quad \text{jawaban c + d} = 24,0 \%$$

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa :

76% jawaban responden (a + b) menunjukkan tingkat pemahamannya baik terhadap implementasi The Hague Rules dalam kaitannya dengan system containerisasi, implementasi dilapangan sesuai dengan kebiasaan-kebiasaan yang lazim dilakukan.

24% jawaban responden (c + d) menunjukkan tingkat pemahamannya kurang baik, implementasi dilapangan mengikuti kebiasaan yang lazim dilakukan berdasarkan kesepakatan.

Dengan demikian, secara umum tingkat pemahaman responden terhadap system containerisasi dan implementasinya dilapangan cukup baik.

Tingkat pemahaman ini meliputi periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi untuk shipment " *Full Container Load (FCL)* " dan " *Less than Container Load (LCL)* ", melalui pelabuhan laut maupun " *dry port* ".

Artinya responden memahami sejauh mana periode tanggung jawab pengangkut pada kedua shipment tersebut diatas.

Dalam hal dokumen penangkutan, dalam tabel 14 kelompok jawaban D menunjukkan bahwa 70,80% responden menyatakan dokumen angkutan yang diterbitkan dalam system containerisasi sesuai dengan peraturan tentang containerisasi dan kebiasaan yang lazim dilakukan, 18% menyatakan dokumen yang diterbitkan sesuai dengan kebiasaan yang lazim dilakukan.

Dokumen pengangkutan dimaksudkan meliputi bukti tanda terima barang, "*combined transport bill of lading*" termasuk klausula-klausula dalam *bill of lading* tersebut.

Pada tabel 16 kelompok F tentang Implementasi Dokumen Pengangkutan menunjukan bahwa 53,20% responden menyatakan implementasi dokumen pengangkutan sangat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada, dan 30,80% menyatakan sesuai, artinya tingkat kesesuaiannya cukup baik atau tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan.

2. Peran dan Fungsi Hukum Nasional terhadap System Containerisasi Angkutan Barang

Hukum dibidang angkutan laut bertujuan untuk mengatur penyelenggaraan angkutan laut antara pihak – pihak yang berkepentingan dan hal-hal yang berkaitan dengan itu, dimana terkait juga kepentingan negara baik sebagai negara pantai maupun negara yang memiliki pelabuhan.

Disamping itu, hukum dibidang angkutan laut juga ditujukan untuk mencapai tujuan nasional dibidang ekonomi.

Undang-Undang no. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran mencakup pengaturan yang berkaitan dengan angkutan laut, kepelabuhan, keamanan dan keselamatan, pencegahan pencemaran, kenavigasian dan pengawakan kapal.

Dalam penjelasan Undang-Undang tersebut, dinyatakan bahwa dengan diundangkannya Undang-Undang nomor 21 tahun 1992 tersebut, ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Undang – Undang lain yang berkaitan dengan pelayaran yaitu *Wetboek van Koophandel (W.v.K)*, Undang-Undang nomor 4 tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, merupakan Undang-Undang yang mempunyai kaitan yang sangat erat dengan Undang-Undang ini.

Tentang perjanjian pengangkutan, pasal 85 Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa perusahaan angkutan diperaian wajib mengangkut penumpang dan atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.

Pasal 86 ayat (1) menyatakan bahwa perusahaan angkutan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa kecelakaan atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.

Selanjutnya dalam pasal 86 ayat (4) Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya, diatur lebih lanjut dengan pemerintah.

Hal tersebut menimbulkan kerancuan mengingat hal-hal mengenai penyelenggaraan dan perjanjian angkutan dan tanggung jawab ganti rugi dalam sistem hukum Indonesia merupakan materi Undang-Undang yang telah diatur dalam *W.v.K*.

Penjelasan pasal 86 ayat (1) dalam menguraikan akibat-akibat yang ditimbulkan menunjuk pula pada peraturan perundang-undangan yang berlaku dan perjanjian pengangkutan.

Sedangkan ketentuan pasal 86 ayat (4) Undang-Undang Pelayaran mengatakan tanggung jawab perusahaan pengangkutan akan diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Kedua ketentuan tersebut menimbulkan kesimpang siuran dalam meletakkan Undang-Undang tersebut sebagai alat pengatur. Sebaiknya, sesuai dengan sistem hukum yang berlaku selama ini, hal-hal mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dengan Undang-Undang, karena derajat kepentingannya tinggi. Sedangkan mengenai jumlah dan besarnya ganti rugi dapat diatur dengan peraturan pemerintah untuk memudahkan penyesuaiannya sewaktu-waktu dengan tingkat inflasi.

Ketentuan-ketentuan yang utama seperti periode tanggung jawab pengangkut perlu tetap diatur dalam suatu undang-undang.

Tentang containerisasi angkutan barang tidak diatur dalam Undang-Undang nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.

Dalam undang-undang tersebut hanya terdapat satu pasal yaitu pasal 44 tentang *container* yang menyebutkan bahwa *container* merupakan bagian dari alat angkutan, wajib memenuhi persyaratan kelaikan *container*.

Wetboek van Koophandel (W.v.K) juga tidak menyebutkan tentang containerisasi angkutan barang.

Oleh karena itu, hal yang penting ini menurut pendapat penulis, mengikuti kebiasaan-kebiasaan yang sudah lazim dilakukan dalam praktek dilapangan.

Hal-hal yang sifatnya khusus misalnya tentang tempat dimulai dan berakhirnya periode tanggung jawab pengangkut dan besarnya tanggung gugat pada pengangkutan dengan system containerisasi atau "*combined transport*", tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan Hukum Nasional.

Ketentuan – ketentuan yang utama seperti periode tanggung jawab pengangkut perlu diatur dalam suatu undang – undang agar diperoleh kepastian hukum. Ketertiban atau keteraturan tidak mungkin terwujud tanpa adanya garis – garis perilaku kehidupan yang pasti. Keteraturan hanya akan ada apabila ada kepastian dan untuk adanya kepastian hukum haruslah dibuat dalam bentuk yang pasti yaitu tertulis.⁴⁹ Dengan bentuk tertulis tersebut maka asas kepastian hukum terpenuhi.⁵⁰

Dengan demikian dipandang perlu mengatur periode tanggung jawab pengangkut dalam system containerisasi angkutan barang dengan undang – undang.

Dalam tabel 11 kelompok G dapat diketahui bahwa 58,4% jawaban responden menyatakan Hukum Nasional relevan sebagai alat pengatur system containerisasi, 41,6% menyatakan kurang relevan. Artinya, sebatas hal-hal yang bersifat umum Hukum Nasional masih dapat mengakomodasikan system containerisasi angkutan barang tetapi hal-hal yang sifatnya khusus, Hukum Nasional tidak dapat digunakan

⁴⁹ Rasjidi, H. Lili, **Hukum sebagai suatu Sistem**, Mandar Maju, Bandung 2003, halaman 184

⁵⁰ Huijbers, Theo, **Filsafat Hukum**, Kanisius, Yogyakarta 1995, halaman 81

sebagai alat pengatur, karena system containerisasi merupakan teknologi transportasi baru.

Demikian, juga halnya, *The Hague Rules* tidak dapat sepenuhnya sebagai alat pengatur dalam system transportasi tersebut karena *The Hague Rules* hanya mengatur pengangkutan barang sejak barang dimuat kedalam kapal sampai dengan barang yang bersangkutan dibongkar dari kapal pada pengangkutan barang secara konvensional.

Dengan demikian diperlukan adanya aturan perundang – undangan untuk mengakomodasikan adanya *system containerisasi* angkutan barang melalui laut.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Periode tanggung jawab pengangkut pada system containerisasi bergantung pada status pengiriman barang yaitu status "*Full Container Load (FCL)*" atau "*Less than Container Load (LCL)*".
 - a. Pada pengiriman barang dengan status "*Full Container Load (FCL)*" periode tanggung jawab pengangkut dimulai dari saat container yang berisi barang ekspor tersebut diterima pengangkut di *Container Yard (CY)* pelabuhan pemuatan dan berakhir sampai dengan container tersebut diserahkan kepada penerima di *Container Yard (CY)* pelabuhan tujuan sebagaimana dinyatakan dalam *Combined Transport Bill of Lading*, berdasarkan kebiasaan praktek dilapangan yang lazim dilakukan.
 - b. Pada pengiriman barang dengan status "*Less than Container Load (LCL)*", periode tanggung jawab pengangkut dimulai dari saat barang dimuat kedalam container digudang "*Container Freight Station (CFS)*" pelabuhan pemuatan dan berakhir sampai dengan barang tersebut dibongkar dari dalam container di "*Container Freight Station (CFS)*" pelabuhan tujuan sebagaimana dinyatakan dalam *Combined Transport Bill of Lading* berdasarkan kebiasaan kebiasaan praktek dilapangan yang lazim dilakukan.

2. *Combined Transport* lahir dengan adanya containerisasi angkutan barang merupakan system pengangkutan barang yang menggunakan lebih dari satu moda angkutan dari suatu tempat ketempat lain yang di " cover " dengan satu dokumen pengangkutan yaitu " *Combined Transport Bill of Lading* ".

Peraturan hukum di Indonesia sampai dengan saat ini mengatur secara parsial, yaitu angkutan darat dengan Undang-Undang No. 14 tahun 1992, angkutan laut dengan Undang-Undang No. 21 tahun 1992, angkutan udara dengan Undang-Undang No. 15 tahun 1992.

Dengan adanya containerisasi angkutan barang, pada pelaksana " *Combined Transport* " atau " *Multimodal Transport* " menerbitkan *bill of lading* yang mengacu pada " *Uniform Rules for a Combined Transport* " atau " *Multimodal Transport Rules* " yang sampai dengan saat ini belum diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Meskipun ada keleluasaan dalam pembuatan perjanjian di Indonesia sebagaimana pasal 1338 B.W, tetapi apabila menyangkut hal-hal yang bersifat khusus misalnya tuntutan ganti rugi, periode tanggung jawab pengangkut dengan pemilik barang ataupun operator pengangkutan gabungan menimbulkan ketidak jelasan hukum sehingga dapat merugikan pemilik barang ataupun operator pengangkutan gabungan.

Dengan kata lain, Hukum Nasional secara umum dapat digunakan sebagai alat pengatur dalam system " *Combined Transport* " tetapi secara khusus belum memiliki peran untuk mengatur.

Para pelaku "*Combined transport*" hanya berdasarkan pada kebiasaan yang lazim dilakukan dilapangan dengan menggunakan "*Guidance*" *Uniform Rules for a Combined Transport* dari *International Chamber of Commerce* ataupun *Multimodal Transport Rules* dari *United Nations*.

B. Saran

1. Pemerintah agar membuat Undang-Undang yang dapat digunakan sebagai alat pengatur untuk system transportasi gabungan atau *Multimodal Transport*, sebagaimana diusulkan oleh Asosiasi *Freight Forwarder* Indonesia, atau
2. Meratifikasi konvensi International tentang "*Combined Transport*" misalnya *Uniform Rules for a Combined Transport* atau *Multimodal Transport Rules*.

DAFTAR PUSTAKA

- Astle, WE, Bill of Lading Law, Fairplay Publication London, 1983
- Amir, MS, Petikemas Masalah dan Aplikasinya, PT. Pustaka Binaman Presindo
Jakarta, 1979
- Bes, J, Chartering and Shipping Term, Fairplay Publications, London, 1960
- Darus Badruzaman, Mariam, Hukum Perikatan dengan Penjelasan, Alumni
Bandung, 1996
- Daryanto, Prosedur Ekspor dan Peranan Armada Laut, tarsito Bandung, 1984
- Den Burg, G. van, Containerisasi a Modern Transport System, _____
1969
- Djojomardowo, Soewarno, Buku Panduan Terminal Petikemas, Jebres, Pemada
tingkat I, jawa Tengah, 1989
- Gendroyono, Agus, Perbankan dalam Export Import, _____ 2003
- Gondousumo, Tuti Triyanti, Pengangkutan Melalui Laut bagian kedua, Fakultas
Hukum Undip Semarang, 1979
- Hadikusuma, H. Hilman Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum,
Mandar Maju, Bandung, 1995
- Hartono, CFG Sunaryati, Penelitian Hukum di Indonesia pada akhir abad ke 20,
Alumni Bandung, 1994
- Hartanto, Jhon, Kredit Dokumenter dan Terjemahan UCP 500, Indah Surabaya, 1994
- Hadi, Sutrisno, metodologi Research, Andi Yogyakarta 2001
- Hill, Christopher, maritime Law, LLP Reference Publishing, London 1998
- Hopkins, FN, Business and Law for the Shipmaster, Brown & Son Ferguson Ltd,
Glasgow 1977
- Huijbers, Theo, Filsafat Hukum, Kanisius Yogyakarta, 1995
- Idham, Anis Pranoto, Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut, Alumni Bandung,
1995

UPT-PUSTAKA-UNDIP

- Istopo, Unimoda dan Multimodal Transport, Yayasan INFA Jakarta, 1992
- Kibria, SAMS, Use of Maritime Transport, United Nations New York 1975
- _____, Manual on Freight Forwarding, United Nations, New York 1990
- Lawallata, Hr.Ac, Konosemen dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut,
_____, Jakarta 1969
- Muhammad Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Citra Aditya Bakti
Bandung 1998
- Muljadi, Kartini dan Gunawan Widjaja, perikatan pada Umumnya PT. Raja Grafindo
Persada Jakarta 2003
- Nasution S dan M. Thomas, Buku Penuntun Membuat Tesis, Skripsi, Disertasi dan
Makalah, Bina Aksara Jakarta 1996
- Pandean F.O, Pelayaran Niaga Berbagai Aspek, _____ Jakarta 1973
- Patrick Purwahid, Azaz Itikad Baik dan Kepatuhan dalam Perjanjian, Badan Penerbit
UNDI Semarang, 1986
- Prawirohamidjojo, R. Soetojo, hukum Laut, terjemahan Zeerecht
- Prodjodikoro, Wiryono, Azas-Azas Hukum Perjanjian, PT. Bale Bandung 1959
- Purbo Radiks, Mengenal Praktek Bisnis Pengangkutan Melalui Laut, Pustaka Binama
Presindo, Jakarta 1993
- Purwodarminto, W.J.S, kamus Lengkap, Hasta Bandung, 1980
- Purwosutjipto, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan darat, Djambatan Jakarta 2000
- Rath, Eric, Container Systems, a Wiley Interscience Publication New York 1973
- Rahardjo, Satjipto, Ilmu Hukum, Citra Aditya Bandung 1996
- Sarjono Spto, Beberapa Aspek Hukum Laut Privat di Indonesia, Mikamur Express,
Jakarta 1983
- Soedjono Wiwoho, sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut, Seri Hukum
Dagang, Bina Aksara, Jakarta 1983
- Soemitro, Ronny Hanityo, Masalah-Maslah Sosiologi Hukum, Sinar Baru Bandung
1983

- _____, Permasalahan Hukum didalam Masyarakat, Alumni Bandung, 1984
- _____, Studi Hukum dan Masyarakat, Alumni bandung, 1985
- _____, Beberapa Masalah Dalam Studi Hukum dan Masyarakat, Remaja Karya, Bandung 1985
- _____, Metodologi Penelitian Hukum dan Yurimetri (Edisi V), Ghalia Indonesia Jakarta 1994
- _____, Studi Hukum dan Kemiskinan, Tugu Muda Semarang 1989
- _____, Studi Hukum, Masyarakat dan Teknologi, Agung Press Semarang 1990
- _____, Perspektif Sosial dalam Pemahaman Masalah-Masalah Hukum, Agung Press Semarang 1990
- _____, Hukum dan Maslah Penyelesaian Konflik didalam Masyarakat, Agung Press Semarang 1990
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, penelitian Hukum Normatif suatu tinjauan Singkat, Raja Grafindo Persada Jakarta 2001
- Soekanto, Soerjono Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta 1984
- Soedjono, Wiwoho Perkembangan Hukum Transportasi serta Pengaruh dari Konvensi-Konvensi Internasional, Liberty Yogyakarta 1988
- Soekardono, Hukum Perkapalan Indonesia, Dian Rakyat Jakarta 1981
- Salim, Abbas, Manajemen Transportasi, raja Grafindo Persada Jakarta 1993
- Sudjamitko, Sistem Angkutan peti Kemas, Satya Widia Jakarta 1994
- Sudjono Wiwoho, Hukum Laut, Universitas Gajah Mada Yogyakarta 1966
- Suryabrata, Sumadi, Metodologi Penelitian, raja Grafindo Persada Jakarta 1998
- Subandi, Penuntun Klaim Angkutan Laut, PT. Arcan Jakarta 1989
- _____, Manajemen Peti Kemas, , PT. Arcan Jakarta 1996
- Setiawan, Pokok-Pokok Hukum Perikatan, Putra A Bardin bandung 1999

- Sardjono Supto, Beberapa Aspek hukum Laut Privat di Indonesia, Mikamur Express
Jakarta 1983
- Soedjono, Wiwoho, Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut, Bina Aksara
Jakarta 1983
- Sidharta, Arief, Refleksi tentang Hukum, PT. Citra Aditya, Bandung 1999
- Simorangkir, J.C.T, Kamus Hukum, sinar Grafika, Jakarta, 1995 Simorangkir, J.C.T,
Kamus Hukum, sinar Grafika, Jakarta, 1995
- Sriyono, Kepabeanan Berkaitan dengan Perdagangan Luar Negeri, Diklat Bea Cukai,
Jakarta, 2003
- Tabak,Herman, Cargo Container_____1978
- Umar, M. Husseyn, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia,
Pustaka Sinar Harapan Jakarta 2001
- Usman Adji, Sution, Hukum Pengangkutan di Indonesia Rineka Cipta Jakarta 1990
- Waluyo, Edi, Kumpulan Metode Penelitian_____ Jakarta, 1996
- Zahmidam, W.Wenas, kamus Istilah Pelayaran, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2004